Numero 01944/2026 e data 06/11/2026 Spedizione

R E P U B B L I C A I T A L I A N A

Consiglio di Stato

Sezione Consultiva per gli Atti Normativi

Adunanza di Sezione del 3 novembre 2026

NUMERO AFFARE 01089/2026

OGGETTO:

Presidenza del consiglio dei ministri.

schema di decreto legislativo recante "*Nuovo codice della strada*".

LA SEZIONE

Vista la nota di trasmissione della relazione prot. n. prot. 12627-P-16 in data 16 ottobre 2026, con la quale la Presidenza del consiglio dei ministri ha chiesto il parere del Consiglio di Stato sull'affare consultivo in oggetto;

Esaminati gli atti e uditi i relatori Giovanni Grasso, Antimo Prosperi, Carla Ciuffetti, Maria Francesca Rocchetti, Davide Miniussi, Valeria Vaccaro, Sebastiano Galdino, Alessandra Guidi;

Premessa. La richiesta di parere.

1.- Con nota prot. 12627-P-16 in data 16 ottobre 2016, il capo del Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha trasmesso, ai fini della acquisizione del prescritto

parere, uno schema di decreto legislativo, corredato dei relativi allegati, recante "*Nuovo Codice della strada*".

Con la richiesta sono stati trasmessi:

a) le relazioni di accompagnamento, "*illustrativa*" e "*tecnica*";

b) la nota prot. n. 206732 in data 16 ottobre 2026, con la quale il Ragioniere generale dello Stato ha restituito il testo normativo 'bollinato', unitamente alla verifica, con esito positivo, della relazione tecnica;

c) l'analisi tecnico-normativa;

d) il testo a fronte ad uso di comparazione.

2.- Con successiva integrazione documentale, in data 26 ottobre 2026 il capo dell'ufficio legislativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso:

a) la relazione al Ministro (*recte*, in realtà: al Consiglio di Stato), munita della pedissequa autorizzazione alla trasmissione a fini consultivi;

b) un nuovo schema di testo, con *errata corrige*, unitamente ai relativi allegati;

c) le "*tabelle di concordanza*" riferite ai Titoli dal I all'VIII dello schema di decreto;

d) l'analisi di impatto della regolamentazione (AIR), come integrata e modificata all'esito delle osservazioni dal NUVIR con nota prot. n. VI 26/160 del 22 ottobre 2026;

e) la nota NUVIR prot. n. VII 26/162 in data 26 ottobre 2026;

f) l'attestazione del Segretario del Consiglio dei Ministri dell'avvenuta approvazione, in esame preliminare, del provvedimento nella riunione del 13 ottobre 2026;

g) le note prot. n. DRP/II/XIX/D230/26 in data 14 ottobre 2026, con le quali il Ministro per i rapporti con il Parlamento ha trasmesso al Senato della Repubblica ed alla Camera dei deputati, ai fini della acquisizione del parere delle Commissioni parlamentari;

h) una relazione di sintesi in ordine agli esiti della consultazione avviata dal Ministero per le infrastrutture e i trasporti, unitamente ad una tabella

riepilogativa dei contributi ricevuti.

Base normativa. Gli adempimenti del procedimento.

3.- Lo schema di decreto legislativo è stato elaborato in attuazione dell'articolo 35, comma 1 della legge 25 novembre 2024, n. 177, che, nella formulazione risultante dalle modifiche introdotte con l'articolo 1, comma 1 della legge 23 settembre 2026, n. 171, ha delegato il Governo alla adozione – nel termine di ventidue mesi dalla entrata in vigore della legge – "*uno o più decreti legislativi*" preordinati a "*rivedere e riordinare*", in base ai "*principi e criteri direttivi*" specificamente individuati (con i commi 2, 3 e 4 dell'articolo citato) ed anche mediante la redazione di un "*nuovo codice*", la legislazione vigente "*concernente la disciplina della motorizzazione e della circolazione stradale, recata dal codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*", con la contestuale introduzione delle "*necessarie disposizioni di carattere transitorio*".

I relativi "*adempimenti del procedimento*" (cfr. articolo 14, comma 1 legge n. 400 del 1988) prevedono, avuto riguardo alla legge di delegazione:

a) la "*proposta*" del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

b) il "*concerto*" dei Ministri dell'interno, della giustizia e degli "*altri Ministri interessati*", nella specie individuati – come indicato nel *Preambolo* – nei Ministri della salute, della difesa, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, dell'ambiente e della sicurezza energetica, dell'istruzione e del merito, dell'agricoltura e della sovranità alimentare e delle foreste, delle imprese e del *made in Italy,* dell'economia e delle finanze, nonché nei Ministri per gli affari regionali e le autonomie, per le disabilità e per lo sport e i giovani;

c) il previo "*parere*" (oltreché del Consiglio di Stato) della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 (a rendersi "*entro il termine di trenta giorni dalla data di trasmissione* [dello] *schema di decreto*");

d) i successivi "*pareri*" delle Commissioni parlamentari "*competenti per materia e per i profili finanziari*" (a rendersi nel termine di novanta giorni dalla trasmissione);

e) la adozione definitiva con deliberazione del Consiglio dei ministri (articoli 2, comma 3, lettera *c*) e 14, comma 2 della legge n. 400 del 1988).

4.- Ai fini della verifica del tempestivo esercizio della delega legislativa, osserva la Sezione che il termine *ne ultra quem* – originariamente fissato dall'articolo 35, comma 1 della legge in "*dodici mesi dalla* [sua] *entrata in vigore*" e quindi prorogato, per effetto dell'articolo 1, comma 1, lettera *a*) della legge 23 settembre 2026, n. 171, a "*ventidue mesi*", con la medesima decorrenza – è venuto virtualmente a scadere (avuto riguardo alla pubblicazione nulla Gazzetta ufficiale del 29 novembre 2024 e alla conseguente entrata in vigore, all'esito dell'ordinaria *vacatio*, il 14 dicembre 2024) alla data del 14 ottobre 2026.

Con riferimento alla avvenuta proroga di una delega già scaduta si richiama l'orientamento della Corte costituzionale, secondo cui non sussiste alcun ostacolo di natura costituzionale che impedisca al legislatore ordinario di far rivivere retroattivamente una delega ormai scaduta (Corte cost. n. 156/1985).

Peraltro, la medesima legge di delegazione ha previsto, con la consueta formula di stile, per l'eventualità che il termine previsto per i pareri rimessi alle Commissioni parlamentari fosse venuto a spirare "*nei quaranta giorni*" antecedenti o susseguenti alla ridetta scadenza, una automatica proroga "*di centocinquanta giorni*", con consequenziale differimento al 13 marzo 2027.Condizione sufficiente, ma anche necessaria, per ottenere la dilazione è, per tal via, integrata dalla *tempestiva* e *rituale* formalizzazione, entro la prima scadenza, della richiesta del parere parlamentare. Nella specie, l'amministrazione richiedente ne ha prodotto, per parte sua, la lettera di *trasmissione*, per iniziativa del Ministro dei rapporti con il parlamento, ai presidenti del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati; ma non ha dato formale contezza della data della effettiva trasmissione della richiesta del parere e, di conseguenza, della effettiva *acquisizione* con *atto parlamentare*, che – attesa la natura recettizia della richiesta – integra l'unico documento all'uopo

concretamente "*fidefaciente*" (cfr. Cost. Cost, 13 dicembre 2017, n. 261, al punto 5.2.3 del "*Considerato in diritto*").

Per tal via, la Sezione, nel sospendere l'espressione del parere per le ragioni di seguito indicate, sollecita, in via istruttoria e con le modalità e i termini comprensivamente indicati di seguito, l'inoltro, per le vie formali, della ridetta documentazione.

In proposito, importa ribadire (cfr., da ultimo, il parere n. 1619 del 15 settembre 2026) che l'interlocuzione, con il correlativo e pedissequo effetto di interruzione dei termini della fase consultiva, non è preclusa dal silenzio, sul punto, della legge delega. In effetti:

a) l'integrazione dell'istruttoria (*quantitativamente* incompleta e/o *qualitativamente* inadeguata) obbedisce, anzitutto, ad una fondamentale esigenza *di ordine logico*, prima ancora che strettamente positivo, coessenziale alla *funzione* consultiva, la quale postula, *ob utilitatem*, completezza, pertinenza ed adeguatezza del complessivo materiale valutativo (*arg.*, avuto generale riguardo alla "*attività consultiva*", *ex* articolo 16, comma 1 della legge n. 241 del 1990);

b) in termini generali, l'impossibilità – per "*esigenze istruttorie*" – di "*rispettare il termine*", ordinariamente pari a quarantacinque giorni, per il parere definitivo, ammette l'interruzione ("*per una sola volta*") dello stesso, per acquisire "*elementi istruttori da parte delle amministrazioni interessate*" (cfr. articolo 17, comma 27, secondo periodo legge 15 maggio 1997, n. 127 ed *arg.*, *in via di principio*, *ex* articolo 16, comma 4 legge n. 241 del 1990);

c) né osta a tal conclusione la lettera solo apparentemente restrittiva – relativamente alla attività rimessa alla Sezione consultiva per gli atti normativi del Consiglio di Stato – dell'articolo 17, comma 25, lettera *a*) della richiamata legge n. 127 del 1997, nella parte in cui, al fine di perimetrare gli "*atti normativi del Governo e dei singoli ministri*" per la cui emanazione è previsto il parere obbligatorio del Consiglio di Stato, richiama "*l'articolo 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400*", il quale si riferisce ai soli provvedimenti normativi di rango regolamentare: e ciò sia perché, ove di nuovo si ponga mente alla evidenziata

ratio della fase consultiva che coinvolge i procedimenti normativi, la norma, con ogni evidenza, *minus dixit quam voluit* (come, peraltro, fatto palese, dal contestuale riferimento alla emanazione di "*testi unici*" che ricomprendono "*disposizioni aventi forza di legge*": cfr. articolo 17-*bis* legge n. 400 del 1988), sia perché, come importa nuovamente ribadire, il meccanismo di interlocuzione consultiva è codificato *in generale* all'articolo 16, comma 4 della legge n. 241 del 1990, relativamente al quale ha (mero e non dirimente) tratto di specialità il termine per il pedissequo adempimento ausiliario, a rendersi non in quindici, ma nei "*venti*" giorni all'uopo previsti dalla legge n. 127 citata;

d) né appare, infine, ostativo il tratto (del tutto pacifico: cfr. articolo 14, comma 2 lege n. 400 del 1988 e *arg. ex* articolo 76 Cost.) di perentorietà del termine per l'esercizio della delega, posto che l'effetto interruttivo coinvolge, esclusivamente e parenteticamente, il momento *endoprocedimentale*, in cui si innesta la fase ausiliaria, senza incidere sul termine (*finale*) di conclusione del procedimento (*arg. ex* articolo 2 legge n. 241 del 1990, a fronte dell'articolo 16).

Le esigenze istruttorie oggetto del presente parere sono nel caso di specie rafforzate non solo dalle carenze documentali che saranno di seguito esposte, ma anche dal fatto che l'amministrazione ha invertito la sequenza procedimentale prevista dalla legge delega, richiedendo il parere alle Camere quando ancora lo stesso non era stato chiesto alla Conferenza unificata e al Consiglio di Stato.

Benché la richiamata giurisprudenza costituzionale consideri non rilevante ai fini del termine il rispetto della sequenza cronologica stabilita dalla legge delega per le diverse richieste di parere, il mancato rispetto della stessa e l'invio della richiesta al Consiglio di Stato, neanche contestuale alla richiesta del parere alle Camere e del tutto incompleta, possono far dubitare della decorrenza del *dies a quo* per la espressione del parere (nel senso che la richiesta appare essere stata completata quanto meno sei suoi elementi minimi essenziali con la trasmissione del 26 ottobre 2026).

La questione non assume comunque rilevanza in quanto per spirito di leale collaborazione la Sezione si esprime, benché in termini interlocutori, con il presente parere nei trenta giorni decorrenti dalla prima richiesta pervenuta.

5.- Relativamente alla sequela degli adempimenti del procedimento, osserva anzitutto la Sezione che non risultano acquisiti, ancorché ne sia stato preannunziato l'inoltro, gli "*atti di concerto*" del Ministro dell'interno e del Ministro della giustizia, imposti dall'articolo 35, comma 1 della legge n. 177 del 2024, nonché degli altri Ministri individuati, in base alla norma, quali specificamente "*interessati*" (segnatamente: i Ministri della salute; della difesa; degli affari esteri e della cooperazione internazionale; dell'ambiente e della sicurezza energetica; dell'istruzione e del merito; dell'agricoltura e della sovranità alimentare e delle foreste; delle imprese e del *made in Italy*; dell'economia e delle finanze, nonché i Ministri per gli affari regionali e le autonomie e per le disabilità e per lo sport e i giovani).

Sul punto, importa rammentare (cfr., da ultimo, il parere n. 1692 del 15 settembre 2026) che, in conformità all'orientamento reiteratamente ribadito dalla Sezione:

a) il concerto è atto *di rilievo politico* (e non semplicemente *tecnico*) e *di portata sostanziale* (non meramente *formale*), di competenza del Ministro (e non del Ministero), che peraltro può essere esercitato, con piena assunzione di responsabilità, mediante delega c.d. di firma, che postula la previa investitura del funzionario delegato;

b) esso rappresenta un significativo momento *codecisionale*, che integra, come tale, "*una effettiva compartecipazione all'elaborazione del provvedimento o dell'atto*" nonché una "*adesione sostanziale, conseguente al concreto apprezzamento di compatibilità degli interessi pubblici a confronto*" (cfr., tra i molti, i pareri nn. 1254/2023, 1083/2023, 1229/2023 e 986/2025), non potendo essere surrogato da un mero "*nulla-osta*", con il quale il Ministro concertante si limiti, con formula essenzialmente negativa, ad escludere la mera sussistenza di ragioni preclusive

alla decisione della autorità procedente, né da una (postuma) "*approvazione*", in cui la volontà – espressa nell'atto da approvare – risulti già formata.

Per tal via – richiamando l'attenzione dell'amministrazione richiedente in ordine alle indicazioni fornite dalla recente nota-circolare prot. n. 10546-P in data 2 settembre 2026 del Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi presso la Presidenza del Consigli dei Ministri, che ha sostanzialmente recepito gli esposti rilievi – si sollecita, ad integrazione della interlocuzione istruttoria e nei termini indicati *infra*, la relativa trasmissione degli atti di concerto.

6.- Osserva, ancora, la Sezione che il parere della Conferenza unificata non risulta acquisito, né vi è, allo stato degli atti, contezza documentale della sua formalizzata richiesta.

È necessario rammentare che si tratta, all'evidenza, non solo di momento procedimentale *formalmente* necessario (in quanto espressamente previsto dalla norma primaria di delega e, più in generale, imposto dall'articolo 2, comma 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281), ma di *adempimento di rilievo sostanziale*, posto che l'"*espressione dell'assenso*" che esso è destinato a recepire orienta, conforma e definisce – anche in relazione alle potenziali integrazioni, modifiche, rettifiche o rimodulazioni dell'originario e provvisorio schema normativo – il tenore *definitivo* della proposta ministeriale, sulla quale il Consiglio di Stato è chiamato ad esprimere, in funzione consultiva, il proprio parere.

L'adozione di "*decreti aventi valore o forza di legge*" rientra nelle "*attribuzioni del Consiglio dei ministri*" [cfr. articolo 2, comma 3 lettera *c*) della legge n. 400 del 1988], alla cui "*deliberazione*" deve essere sottoposta la relativa proposta, corredata dalla previa allegazione dello "*schema relativo, con la necessaria documentazione*" e preceduta "*dall'acquisizione dei concerti previsti per legge e delle intese ritenute opportune*" ovvero, *maiori causa*, normativamente imposte (cfr. articolo 3 del d.P.C.M. 10 novembre 1993, recante il "*regolamento interno*" del Consiglio dei ministri, adottato in applicazione dell'articolo 4, comma 3 della legge n. 400 del 1988).

Va da sé, perciò, che è solo la proposta *definita* (quale eventualmente rimodulata in via di concertazione e/o, appunto, *a valle* del parere reso nella sede conferenziale preordinata al confronto con le posizioni regionali e locali) che va sottoposta al vaglio ausiliario del Consiglio di Stato, atteso che l'"*esame degli schemi di atti normativi per i quali il parere del Consiglio di Stato è prescritto per legge o è comunque richiesto dall'amministrazione*" (cfr. articolo 17, comma 28 legge 15 maggio 1997, n. 127) non può procedere sulla base di un testo precario, provvisorio ed ancora *in itinere*: dovendosi, con ciò, trattare, in buona sostanza, dell'*ultimo atto* destinato ad orientare, nella completezza del materiale istruttorio, la definitiva approvazione, in sede politica, del provvedimento normativo da parte del Consiglio dei ministri, prima dell'inoltro, ove previsto, alle competenti Commissioni parlamentari (cfr. articolo 2, comma 3 lettera *c*) citato).

Il riscontro dell'omesso adempimento appare, perciò, la prevalente ragione ostativa alla espressione del parere della Sezione, la quale deve essere per tal via sospesa, nell'attesa della sua acquisizione, a cura dell'amministrazione richiedente e nel rispetto dei tempi complessivamente concessi per l'esercizio della delega legislativa (cfr. i pareri n. 105 del 2 febbraio 2024 e n. 650 del 23 maggio 2024, da cui già è emersa la non correttezza della prassi di inviare *contemporaneamente* la richiesta di parere alla Conferenza unificata e al Consiglio di Stato, dovendo le due fasi essere svolte *in sequenza* e non *in parallelo*).

Si precisa che, con riferimento al parere della Conferenza unificata, entro il termine concesso dovrà essere trasmesso non il solo suddetto parere, ma anche le *valutazioni* dell'amministrazione sulle osservazioni ivi eventualmente formulate (sia quelle poste, se del caso, nella forma delle condizioni, sia le restanti) e il testo dello schema di decreto all'occorrenza emendato od integrato alla luce di tali valutazioni. Da ciò consegue che una eventuale mera trasmissione del parere della Conferenza lascia inalterate le ora evidenziate esigenze istruttorie.

7.- Lo schema di decreto legislativo non risulta trasmesso al Garante per la protezione dei dati personali, per l'acquisizione del relativo parere.

Come è noto (cfr., tra i molti e recenziori, i pareri n. 1616 del 2 settembre 2026; n. 415 del 5 marzo 2026; n. 291 del 17 febbraio 2026; n. 888 del 12 maggio 2026; n. 1125 del 28 agosto 2024, n. 1125), il Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati, prevede, all'articolo 36, paragrafo 4, che "*gli Stati membri consult*[i]*no l'autorità di controllo durante l'elaborazione di una proposta di atto legislativo che deve essere adottato dai parlamenti nazionali o di misura regolamentare basata su detto atto legislativo relativamente al trattamento*".

A tal fine, l'articolo 154, commi 5-*bis* e 5-*ter* del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (nella modifica operata dall'articolo 9, comma 1, lettera *i*), del decreto-legge 8 ottobre 2021, n. 139, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 dicembre 2021, n. 205), prevede che il parere *de quo* sia reso dal Garante nel casi in cui "*la legge o il regolamento in corso di adozione disciplin*[i] *espressamente le modalità del trattamento descrivendo una o più operazioni, compiute con o senza l'ausilio di processi automatizzati e applicate a dati personali o insiemi di dati personali, come la raccolta, la registrazione, l'organizzazione, la strutturazione, la conservazione, l'adattamento o la modifica, l'estrazione, la consultazione, l'uso, la comunicazione mediante trasmissione, diffusione o qualsiasi altra forma di messa a disposizione, il raffronto o l'interconnessione, la limitazione, la cancellazione o la distruzione*", nonché nei casi in cui "*la norma di legge o di regolamento autorizz*[i] *espressamente un trattamento di dati personali da parte di soggetti privati senza rinviare la disciplina delle modalità del trattamento a fonti sottoordinate*". Solo in presenza di "*ragioni di urgenza*" – espressamente "*dichiarate*" dal Presidente del Consiglio dei ministri – che "*non consent*[a]*no la consultazione preventiva*" (oltreché nel caso, non rilevante nella specie, di adozione di decreti-legge), l'espressione del parere del

Garante può essere resa direttamente "*in sede di esame definitivo degli schemi di decreto legislativo sottoposti al parere delle Commissioni parlamentari*".

Ai fini di verificare la necessità di acquisire il parere del Garante: (i) l'atto deve riguardare il trattamento, nel senso che fonda o modifica una base giuridica ai sensi dell'articolo 6, par. 3, GDPR; (ii) l'atto deve disciplinare espressamente operazioni di trattamento, oppure autorizzare espressamente trattamenti da parte di privati. Il silenzio della legge delega sul punto non costituisce, quindi, elemento dirimente.

Nello schema di decreto legislativo in esame, risultano plurime occorrenze in ordine alle quali si rende palese un profilo di trattamento di dati personali, con vario tratto di novità rispetto alla vigente formulazione normativa.

A titolo esemplificativo, e senza pretesa di esaustività, si segnalano le seguenti disposizioni che introducono la disciplina di nuove operazioni di trattamento o modificano in senso innovativo la precedente disciplina:

a) all'articolo 11 dello schema di testo è prevista l'istituzione di "*banche dati*" (in forma di "*archivio*" o "*anagrafe*") aventi ad oggetto, oltre alle "*strade*", i "*veicoli*" e i soggetti "*abilitati alla guida",* con inclusione dei "*dati relativi ai sinistri*", nonché i "*titolari di patente rilasciata da uno Stato estero*": dati per i quali è codificato, a favore delle amministrazioni pubbliche, l'accesso, previo accreditamento, mediante *interoperabilità*, ovvero l'accesso a *servizi* ed *elaborazioni* previa stipula, a titolo oneroso, di apposita convenzione, che prefigura specifica modalità di trattamento. In particolare, l'articolo 29, nella parte relativa alle riprese video e alle registrazioni audio, nonché all'accesso alle banche dati, sembra introdurre o comunque ampliare operazioni di trattamento che possono riguardare non soltanto il veicolo o il fatto oggetto dell'accertamento, ma anche persone, targhe, immagini, voci, luogo, ora e circostanze dell'evento, comprese informazioni relative a soggetti estranei. L'articolo 31 prevede, a sua volta, l'assunzione di informazioni, l'acquisizione di documenti e la trasmissione di dati relativi ai sinistri. L'articolo 32, infine,

contempla accertamenti alcolemici e tossicologici, nonché la richiesta o l'acquisizione di esami diagnostici e di dati relativi alla salute;

b) all'articolo. 74, comma 2 si prevede che le riprese video o fotografiche realizzate dalle parti nell'immediatezza del fatto possono essere sempre usate da chiunque vi abbia interesse come fonte di prova nei giudizi civili e nei procedimenti risarcitori, in deroga all'articolo 2712 c.c.;

c) all'articolo 131, comma 8 si prevede che "[n]*el rispetto delle disposizioni in materia di riservatezza personale, attraverso il Portale dell'Automobilista, le informazioni di cui al primo periodo* [relative all'applicazione e alla cessazione del divieto di marcia] *sono rese disponibili a coloro che vi hanno interesse, per le esigenze relative agli adempimenti di competenza*": laddove – di là dalla genericità della locuzione "*coloro che vi hanno interesse*", che non consente in particolare di comprendere se ad avere accesso alle informazioni in questione possano essere anche soggetti privati o se, come sembrerebbe desumersi dal riferimento agli "*adempimenti di competenza*", debba trattarsi di pubbliche amministrazioni o comunque di soggetti incaricati dell'esercizio di pubbliche funzioni – la messa a disposizione delle informazioni in questione potrebbe integrare un trattamento dei dati personali che non risulta essere contemplato in questi termini dalla disciplina attualmente vigente;

d) analoga osservazione va formulata con riguardo all'articolo 142, comma 8 dello schema ("*L'elenco dei veicoli* [immatricolati all'estero che risultano aver commesso violazioni per le quali non è stato possibile procedere alla contestazione o notificazione del verbale di accertamento]*, limitatamente ai dati concernenti la targa e l'organo di polizia procedente, è reso disponibile a chiunque vi ha interesse, nel rispetto delle norme in materia di riservatezza dei dati personali*"), rispetto al quale si segnala, peraltro, che, a differenza di quanto previsto dall'articolo 131, comma 8, non vi è alcun riferimento alle "*esigenze relative agli adempimenti di competenza*" dei soggetti che potrebbero avere accesso a tali informazioni;

e) l'articolo 138, comma 2, come formulato, consente, per le violazioni commesse in occasione di sinistri stradali o da cui derivino sinistri, l'utilizzo di

"*riprese fotografiche o video, anche provenienti da dispositivi o sistemi installati sulla strada o sui veicoli, acquisite e conservate direttamente dagli organi di polizia stradale o dagli ausiliari*" e dei "*dati contenuti nelle centraline EDR, per i veicoli che ne sono dotati*" [lettera *b*)]: trattasi di disposizione che, nel generalizzare (per quanto limitatamente alle violazioni commesse in occasione di sinistri o da cui derivino sinistri) la possibilità di utilizzare riprese provenienti da dispositivi installati sui veicoli (attualmente contemplata limitatamente a fattispecie specifiche, e con riguardo alle sole "*risultanze*" e "*registrazioni*": articoli 174, comma 3 e 178, comma 3 del decreto legislativo n. 285 del 1992) sembra innovare la disciplina vigente. Analoga osservazione va formulata con riguardo alla lettera *c*), che fa riferimento ai "*dati contenuti nelle centraline EDR* [c.d. scatola nera]*, per i veicoli che ne sono dotati*";

f) all'articolo 154, comma 5 dello schema si rileva l'estensione ai "*medici curanti*" dell'obbligo (cui attualmente sono soggetti soltanto i responsabili delle unità di terapia intensiva o di neurochirurgia: cfr. articolo 128, comma 1-*bis*, decreto legislativo n. 285 del 1992) di comunicare al Ministero lo stato di coma di durata superiore a quarantotto ore e l'accertamento di patologie incompatibili con l'idoneità alla guida (fattispecie, queste, che determinano la revisione della patente di guida);

g) l'articolo 240, nella parte in cui richiama l'ISEE, sembra introdurre il trattamento di informazioni relative alla situazione economica e familiare dell'interessato, in ordine al quale non è chiarito (di là dalla omessa individuazione del soggetto competente alla verifica, delle modalità di acquisizione, dei tempi di conservazione e dei soggetti autorizzati all'accesso) se l'amministrazione debba acquisire e conservare l'intera attestazione oppure soltanto verificare e annotare il superamento della soglia prevista, soluzione che sembrerebbe maggiormente coerente con il principio di minimizzazione;

h) l'articolo 245, relativo all'attestazione provvisoria rilasciata in caso di indisponibilità dei sistemi informatici, non risulta coordinato con la disciplina

della conservazione e della successiva registrazione dei dati identificativi del veicolo e dell'intestatario;

i) l'articolo 248 disciplina il "*registro unico telematico dei veicoli fuori uso*" (RVFU), alimentato mediante flussi telematici provenienti dai soggetti indicati dalla disposizione e collegato alla generazione di certificati digitali di rottamazione;

j) all'articolo 250 non è chiarito se le procedure telematiche relative alle autorizzazioni di prova trattino soltanto dati quantitativi e aggregati sul numero dei dipendenti e collaboratori oppure anche dati identificativi dei singoli dipendenti, collaboratori o delegati alla circolazione. Nel secondo caso, sarebbe opportuno precisare finalità, categorie di dati, soggetti autorizzati, tempi di conservazione e modalità di aggiornamento e revoca delle autorizzazioni.

In definitiva, il parere del Garante si rende indispensabile in relazione alle disposizioni che diffusamente istituiscono o rendono pubblico un registro, introducono nuovi flussi telematici, ampliano l'accesso a dati già raccolti o prevedono dati economici, identificativi o comunque riferibili a persone fisiche.

Per inciso, merita sottolineare – fermi restando gli evidenziati profili obiettivamente connotati da uno *specifico* e *marcato* tratto di innovatività, che di per sé sollecitano l'acquisizione del parere del Garante – quest'ultimo si rende, in via di principio, comunque necessario, ancorché a suo tempo acquisito in relazione alle vigenti disposizioni di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, in ragione della complessiva ed articolata opera di rielaborazione e sistemazione della materia, nel corpo di un "*nuovo*" codice della strada, che sui punti sopra indicati modifica non solo la fonte formale del trattamento dei dati, ma anche i profili di utilizzo degli stessi.

Anche in attesa del relativo adempimento, l'espressione del parere deve, dunque, essere sospesa, nei sensi di cui al dispositivo che segue.

8.- Con l'occasione – e con riserva di formulare, all'esito, osservazioni e rilievi sul testo dell'articolato – la Sezione ritiene opportuno sollecitare chiarimenti

in ordine ai profili di seguito evidenziati.

8.1.- Relativamente al *sistema delle fonti*, osserva la Sezione che la delega legislativa prevede – oltre alla adozione di "*uno o più decreti legislativi*" preordinati alla *revisione* ed al *riordino* (anche mediante la redazione "*di un nuovo codice*") della vigente disciplina "*della motorizzazione e della circolazione stradale*" [articolo 35, comma 1, legge n. 177 del 2024, quale risultante dalle modifiche introdotte dall'articolo 1, comma 1, lettere *a*), *b*) e *c*) della legge 23 settembre 2026, n. 171] – un complessivo riassetto, nel rispetto dei medesimi principi e criteri direttivi indicati, delle fonti attuative di rango secondario, e segnatamente:

a) l'adozione, entro il termine di un anno dalla data di entrata in vigore dell'ultimo dei decreti legislativi, di "*uno o più regolamenti*" destinati a modificare – (anche) in prospettiva *delegificante* e, a tal fine, nelle forme di cui all'*articolo 17, comma 2* della legge n. 400 del 1988 – le "*vigenti disposizioni*" (contenute nel vigente decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e nel relativo regolamento di esecuzione e di attuazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495) relative alle *materie specificamente individuate* all'articolo 35, comma 4 della legge, con prospettico effetto di espressa abrogazione della disciplina anche di rango primario (articolo 35, comma 5);

b) l'adozione – con regolamento governativo (ai sensi dell'*articolo 17, comma 1* della legge n. 400 del 1988) – delle (sole) disposizioni necessarie per "*coordinare*" il vigente decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 con le modifiche introdotte dai decreti legislativi e dai regolamenti di cui *sub a*);

c) l'approvazione – con "*uno o più decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*" di cui non è chiarita la natura – sia di "*istruzioni tecniche attuative*", preordinate alla definizione delle "*modalità di semplificazione*" delle procedure inerenti i procedimenti amministrativi introdotti o modificati con le disposizioni regolamentari, sia, in tal caso previo parere del Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri, di "*misure*"

finalizzate alla "*dematerializzazione della relativa documentazione, anche attraverso lo sviluppo delle procedure informatizzate svolte dal Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*".

Ciò posto – come dettagliatamente evidenziato anche dall'analisi tecnico-normativa che accompagna lo schema di testo trasmesso – il decreto legislativo in esame ha previsto, nel corpo dell'articolato, un corposo elenco di provvedimenti attuativi, in larga misura affidati a "*decreti ministeriali*", che non si limitano, *prima facie*, alla prospettica definizione di mere "*istruzioni tecniche*", ma attingono materie per le quali l'articolo 35, comma 4 della legge di delegazione ha, nei sensi chiariti, espressamente prefigurato il rammentato meccanismo di delegificazione, affidato alle forme ("*decreto del Presidente della Repubblica*") e corredato delle garanzie procedimentali (parere del Consiglio di Stato e delle Commissioni parlamentari competenti) di cui all'articolo 17, comma 2 della legge n. 400 del 1988.

A titolo meramente esemplificativo, e senza alcuna pretesa di completezza, vale segnalare, estrapolati dal lungo elenco:

a) l'adozione, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sentita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e previa intesa in sede di Conferenza unificata, di "*linee guida*" finalizzate ad assicurare "*l'omogeneità della classificazione e gestione del rischio, nonché della valutazione della compatibilità dei trasporti in condizioni di eccezionalità con la conservazione delle sovrastrutture stradali, con la stabilità dei manufatti e con la sicurezza della circolazione*" [articolo 14, comma 1, lettera *t*)], a fronte della rimessione ad un regolamento governativo della disciplina dei "*trasporti in condizioni di eccezionalità*" [articolo 35, comma 4, lettera *a*) della legge n. 177 del 2024);

b) la definizione delle "*norme funzionali e geometriche per la progettazione, la costruzione e il controllo delle strade, dei relativi impianti e servizi*", nonché per l'aggiornamento "*delle norme di classificazione delle strade esistenti in relazione alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali*" [articolo 254, comma 2, a fronte dell'articolo 35, comma 4, lettera *m*) della legge];

c) la definizione "*dei criteri di uniformità per la collocazione della segnaletica stradale sul territorio nazionale, nel rispetto della normativa europea e internazionale vigente*" [articolo 269, comma 4, a fronte dell'articolo 35, lettera *c*)];

d) la disciplina della "*revisione periodica"* dei veicoli [articolo 235, a fronte dell'articolo 35, comma 4, lettera *f*)];

e) la disciplina ina materia di "*immatricolazione*" e di "*targhe*" [articoli 221, 230 e 232, a fronte dell'articolo 35, comma 4, lettera *l*)].

Nel descritto quadro, appare opportuno sollecitare l'amministrazione ad un complessivo chiarimento in ordine alle opzioni relative al sistema delle fonti preordinate alla attuazione delle disposizioni di cui al decreto legislativo in esame.

8.2.- Un ulteriore chiarimento risulta opportuno relativamente alla complessiva operazione di "*legificazione*" (o "*rilegificazione*") operata mediante integrazione, nel corpo del nuovo "*codice*", dell'articolato corredo di "*Allegati*" (con una scelta in certa misura similare a quella da ultimo innovativamente sposata nella redazione del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo n. 36 del 2023, come modificato dal relativo correttivo).

In proposito, si segnala, quale oggetto di riflessione:

a) che non risultano precisate le modalità del successivo aggiornamento degli allegati, per sé idoneo ad attivare un potenziale ed elastico meccanismo di progressiva e graduale delegificazione, di cui occorre individuare concretamente e specificamente *forme*, *oggetto* e *procedimento*;

b) che, in tale complessiva logica, la rimessione ad una fonte secondaria di rango non governativo (segnatamente, ad un decreto ministeriale) ad opera di una previsione contenuta negli allegati conserva formale plausibilità, fermo il rispetto dei criteri della delega, solo nella misura in cui lo stesso resti operato con norma di rango primario (*arg. ex* articolo 17, comma 3 della legge n. 400 del 1988), evidenziandosi, con ciò, una prospettica criticità in caso di attivazione del ridetto meccanismo delegificante;

c) che profili di criticità esibisce, in tale contesto, la norma generale "*di rinvio*" contenuta nell'articolo 13, comma 2 dello schema di testo, che autorizza il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti "*ad adeguare, con propri decreti, le disposizioni degli allegati alle direttive comunitarie ed agli accordi internazionali in materia nonché le norme regolamentari relative alla segnaletica*", in ragione della emergente incompatibilità con l'articolo 35, commi 1 e 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, relativamente alle modalità di adeguamento in materia complessivamente legificata anche con riferimento a ipotesi alternative a quella individuata, come – ad esempio – quella contenuta per le modifiche agli allegati nel Codice dei contratti pubblici (d. lgs. n. 36 del 2023).

Ancora con riguardo al complessivo assetto delle fonti, si sollecitano chiarimenti in ordine alla diffusa previsione di "*linee guida*" nel corpo normativo, affidate a decreti ministeriali di incerta natura.

8.3.- I commi 3 e 4 dell'articolo 289 (recante "*Disposizioni attuative ed entrata in vigore*") disciplinano l'entrata in vigore del codice (fissandola alla data del 1° aprile 2027), nonché la data in cui lo stesso codice e il regolamento di esecuzione e di attuazione acquistano efficacia.

In particolare, è previsto che il codice, con i relativi allegati, entri in vigore il 1° aprile 2027. Atteso che il comma 4 dell'articolo in questione prevede che il codice acquisti efficacia successivamente a tale data, non risultano chiare le ragioni sottese alla prevista entrata in vigore differita (dalla stessa data peraltro decorrono i termini per l'adozione del regolamento di cui al comma 1, che deve entrare in vigore centoottanta giorni prima della data di efficacia del codice).

Il comma 4 dell'articolo in esame prevede, inoltre, che le disposizioni del codice, con i relativi allegati, acquistino efficacia il 1°gennaio 2028, e comunque non prima di centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del regolamento di cui al comma 1. Se la scadenza del termine di centottanta giorni di cui al primo periodo è successiva al 1° gennaio 2028, le disposizioni del codice, con i relativi allegati, acquistano efficacia, subordinatamente

all'emanazione del regolamento di cui al comma 1 (quindi in questa seconda ipotesi sembrerebbe avere rilevanza la data di emanazione del regolamento e non quella della sua entrata in vigore), il 1° aprile 2028.

La disposizione, per come è formulata, sembrerebbe quindi rendere indeterminata la data in cui il codice e i relativi allegati acquistano efficacia; ciò in quanto se alla data del 1° aprile il regolamento non è stato emanato, il codice e gli allegati non acquistano efficacia. Non sembrerebbe prevista dunque una data certa a decorrere della quale la nuova disciplina acquista effettivamente efficacia.

8.4.- La lettura dell'articolato evidenzia taluni profili per i quali la delega legislativa non risulta attuata.

Si segnalano, in particolare (di là dai rilievi che immediatamente seguono, relativamente al regime delle sanzioni amministrative):

a) l'articolo 35, comma 3, lettera *t*) della legge delega, relativamente alla "*attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre, nel rispetto delle norme di progettazione stradale vigenti, linee guida e di indirizzo destinate alle amministrazioni locali, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani, finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote, anche attraverso l'apposizione della terza fascia sui guard rail ove prevista*";

b) l'articolo 35, comma 3, lettera *r*), relativamente alla "*introduzione di disposizioni atte a favorire, anche in relazione all'evoluzione del progresso tecnologico, la diffusione e l'installazione di sistemi telematici ed elettronici, ivi compreso l'uso di etilometri monouso obbligatori, ai fini della sicurezza della circolazione*".

Alla luce del consolidato orientamento della giurisprudenza costituzionale (*ex multis*, e da ultimo, Corte cost., 19 giugno 2025, n. 81) ciò non comporta, di per sé, la violazione dell'articolo 76 Cost. (per il tramite del parametro interposto rappresentato dalla legge delega rimasta inattuata *in parte qua*), ad eccezione delle ipotesi – i cui estremi non si rinvengono, *prima facie*, nel caso di specie – in cui il mancato o incompleto esercizio della delega comporti "*uno stravolgimento della legge di delegazione*".

Ciò premesso, tuttavia, poiché il c.d. eccesso di delega *in minus*, pur in assenza della suddetta alterazione del contenuto e dello spirito della legge delega, è suscettibile di determinare una responsabilità politica del Governo verso il Parlamento, è necessario che l'Amministrazione illustri le specifiche ragioni che hanno determinato la scelta di non dare seguito ai criteri direttivi.

8.5.- Con specifico riguardo alla disciplina delle sanzioni amministrative, osserva la Sezione che l'articolo 35, comma 3, lettera *f)* annovera tra i principi e criteri direttivi quello, segnalato, della "*revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie*", declinato, tra l'altro, attraverso la "*dissuasività delle sanzioni, che sono commisurate alla situazione reddituale ed economica di chi ha commesso l'infrazione nonché alla potenza e al tipo di veicolo guidato*". Non risulta, tuttavia, che la determinazione delle sanzioni pecuniarie sia commisurata alla situazione reddituale ed economica del trasgressore. L'unico riferimento a tale situazione è contenuto nell'articolo 146 che, nel disciplinare i presupposti e il procedimento relativi alla rateizzazione delle sanzioni pecuniarie, stabilisce che di tale rateizzazione possa avvalersi soltanto chi è titolare di un reddito imponibile ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche inferiore ad una determinata soglia, incrementata in funzione dei familiari conviventi. Non può ritenersi, tuttavia, che tale previsione dia attuazione al criterio direttivo in esame. Per un verso, infatti, la legge delega prevede la "*commisurazione*" delle sanzioni alla situazione reddituale ed economica del trasgressore, sicché quest'ultima dovrebbe in realtà incidere sull'importo della sanzione, e non soltanto sulle modalità di pagamento dell'importo determinato sulla base dei criteri ordinari, ossia di criteri che non tengono conto della situazione patrimoniale ed economica del trasgressore. Per altro verso, la rateizzazione è attualmente già disciplinata, in termini analoghi all'articolo 146 dello schema in esame, dall'articolo 202-bis del decreto legislativo n. 285 del 1992, sicché – oltre che per l'assorbente ragione di cui *supra* – non può ritenersi che l'intento del legislatore delegante, a fronte di uno specifico criterio direttivo volto a prevedere una correlazione

tra sanzione e situazione reddituale ed economica del trasgressore, fosse limitato alla conferma di una disciplina già esistente e del tutto analoga.

Con riferimento al criterio direttivo concernente la semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni, l'articolo 35, comma 3, lettera *g*) della legge n. 177 del 2024 individua quale obiettivo quello di "*ridurre gli oneri a carico dei cittadini e della pubblica amministrazione, assicurando una notificazione tempestiva, con particolare riferimento all'esigenza di favorire il pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notificazione*".

Al pagamento in misura ridotta è dedicata la prima parte dell'articolo 144 dello schema di decreto legislativo (disposizione, questa, che disciplina anche il pagamento in generale delle sanzioni amministrative pecuniarie), mentre le spese di notificazione sono disciplinate, unitamente a quelle di accertamento, dal successivo articolo 145. Il comma 1 di tale ultima disposizione prevede che l'obbligo di pagamento, espressamente riferito alle "*sanzioni amministrative di cui all'articolo 144*" (ivi incluse, quindi, le ipotesi di pagamento in misura ridotta di cui ai commi da 1 a 3 e di pagamento in misura ridotta entro i cinque giorni di cui al comma 4) si intende adempiuto in misura integrale laddove il trasgressore, o l'obbligato in solido, provveda nel termine prescritto "*anche al pagamento delle spese di accertamento e di notificazione*". In altri termini, il trasgressore (o l'obbligato in solido) è liberato, anche nelle ipotesi di pagamento in misura ridotta, soltanto laddove provveda al pagamento, oltre che della sanzione, delle spese di notificazione (e di quelle di accertamento). Non vi è, dunque, alcuna differenziazione, rispetto al pagamento delle spese di notificazione, tra il pagamento ordinario e quello in misura ridotta, sicché non risulta che l'Amministrazione abbia dato seguito al criterio direttivo da ultimo menzionato, nella parte in cui fa riferimento all'esigenza "di favorire il pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notificazione".

La relazione illustrativa attribuisce particolare rilevanza alla nuova configurazione dell'apparato sanzionatorio relativo alla violazione dei limiti di velocità. In particolare, in base a quanto ivi riferito, si determinerebbe un vero

e proprio "*stravolgimento*" del criterio vigente, che comporta "*l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria uniforme* […]*, indipendentemente dall'entità effettiva dello sforamento*", in favore di un nuovo e più adeguato criterio che "*ancora la sanzione agli effettivi chilometri di sforamento, onde risultare direttamente proporzionata alla "gravità*" della violazione. *Tale nuovo approccio muove dal prevedere un importo sanzionatorio* […] *in ragione di ciascun chilometro di sforamento*".

La Sezione rileva, preliminarmente, che la disciplina vigente non prevede alcuna "*sanzione amministrativa pecuniaria uniforme*" che prescinde dall'effettiva entità del superamento del limite, posto che l'articolo 142, commi 7 ss. del decreto legislativo n. 285 del 1992 prevede una cornice edittale (e non, quindi, un importo fisso) variabile (e non, quindi, uniforme), in senso direttamente proporzionale, al crescere dell'entità della violazione (a seconda, in particolare, che l'entità dello sforamento sia: non superiore a 10 km/h; compresa tra 10 km/h e 40 km/h; compresa tra 40 km/h e 60 km/h; superiore a 60 km/h). Sicché l'innovazione – in base a quanto riferito in sede di relazione illustrativa – consisterebbe, a ben vedere, nella sola sostituzione delle quattro fasce, sopra indicate, relative all'entità della violazione (ognuna delle quali caratterizzata da un intervallo di una certa ampiezza) con un sistema più puntuale, caratterizzato dall'aumento della sanzione pecuniaria di un importo fisso (determinato diversamente a seconda della categoria di strada e del limite di velocità prescritto) per ogni chilometro incrementale. Il sistema descritto dalla relazione illustrativa, in realtà, più che (così come dichiarato) "*rafforzare il principio di proporzionalità delle sanzioni, rendendo il sistema maggiormente equo e coerente rispetto alla gravità della condotta, nonché più efficace sotto il profilo della funzione deterrente*", riduce la discrezionalità dell'operatore chiamato a determinare l'importo della sanzione (effetto, quest'ultimo, indubbiamente auspicabile). Da un lato, infatti, la progressione è aritmetica, e non geometrica, nel senso che l'aumento della sanzione è proporzionale, e non più che proporzionale, all'aumento dello sforamento (laddove nel sistema vigente la cornice edittale cambia, aumentando sia nel minimo sia nel massimo, con l'aumentare dello

sforamento rispetto al limite, e quindi in funzione della gravità della condotta). Dall'altro, il nuovo sistema (così come delineato dalla relazione illustrativa) assicurerebbe maggiormente la parità di trattamento, perché l'operatore non sarebbe più chiamato a determinare in concreto l'importo della sanzione nell'ambito di un intervallo piuttosto ampio, ma si dovrebbe limitare a quantificare l'entità dello sforamento del limite, cui corrisponderebbe automaticamente un determinato importo della sanzione.

Tutto ciò, come detto, emerge dalla relazione illustrativa, ma non trova riscontro nella tabella I, che, "*per ciascun km oltre il limite*", non determina affatto (così come si riferisce in sede di relazione illustrativa) un importo fisso, ma contempla (al pari del sistema attualmente vigente) una cornice edittale. Con l'ulteriore differenza che, se la previsione di una cornice edittale è coerente con un sistema che la correla a violazioni comprese in un determinato intervallo – perché, ad esempio, se l'intervallo considerato comprende il superamento del limite di velocità in misura compresa tra 10 e 40 km/h, è ragionevole prevedere che la sanzione debba essere determinata in un intervallo compreso tra euro 173 ed euro 694, dovendo l'importo della sanzione attestarsi intorno al minimo edittale laddove lo sforamento sia prossimo alla soglia dei 10 km/h e intorno al massimo edittale laddove lo sforamento sia prossimo alla soglia dei 40 km/h –, tale coerenza (e ragionevolezza) viene meno laddove si preveda una cornice edittale con riguardo a ciascun km/h incrementale, dal momento che non è logicamente prospettabile alcun criterio in virtù del quale "muoversi" nell'ambito della cornice edittale (dovendo evidentemente escludersi l'ipotesi di variazioni dell'importo della sanzione conseguenti ad incrementi di frazioni di km/h). Salvo dover ritenere che, mano a mano che i km/h incrementali si discostano dal limite di velocità prescritto, l'importo unitario debba parimenti aumentare. Il che, tuttavia, oltre ad essere in contrasto con quanto riferito nella relazione illustrativa, determinerebbe il ripristino, sotto altra veste, del sistema

attualmente vigente, che la stessa Amministrazione ritiene auspicabile superare.

Va inoltre valutata l'opportunità di prevedere un importo minimo al di sotto del quale la sanzione irrogata in conseguenza della violazione del limite di velocità non può essere determinata. L'articolo 122, comma 1 prevede – in relazione a tutte le sanzioni amministrative pecuniarie – una soglia minima pari ad euro 25, escludendone tuttavia l'applicazione alle violazioni di cui all'articolo 50 (salvo poi prevedere espressamente, nello stesso articolo 122, comma 1, che "[f]*atto salvo quanto diversamente previsto dal presente codice, si applicano le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689*"; legge, questa, che all'articolo 10 contempla un importo minimo di euro 10, senza che sia chiaro in che termini le due previsioni siano coordinate). Non risultano illustrate le ragioni poste a fondamento di tale esclusione, né d'altra parte è dato comprendere se l'importo di euro 2,50 indicato nella relazione illustrativa (pag. 17) costituisca la soglia minima e, in tal caso, in base a quale criterio essa sia stata in tale importo determinata. In ogni caso, non è ragionevole contemplare l'irrogazione di una sanzione di importo a tal punto irrisorio, tanto più che in base all'articolo 147, comma 1 non potrebbe comunque formare oggetto di riscossione coattiva.

8.6.- Secondo le definizioni contenute nell'allegato I.1 – che, come evidenziato nella relazione illustrativa, costituisce la "*vera novità*" del codice – sono individuate le nozioni:

a) di "*veicolo automatizzato*" (un veicolo a motore progettato e costruito per muoversi autonomamente per determinati periodi di tempo senza una supervisione costante da parte di un conducente, ma riguardo al quale l'intervento del conducente è ancora previsto o necessario);

b) di "*veicolo totalmente automatizzato*" (un veicolo a motore progettato e costruito per muoversi autonomamente senza supervisione da parte di un conducente).

Lo schema di codice disciplina la materia in due articoli, e segnatamente l'articolo 87, inserito nel Capo VI del Titolo II, rubricato "*Circolazione dei veicoli a guida automatizzata*", e l'articolo 202, inserito nel Capo II del Titolo VI, rubricato "*Dei veicoli a guida automatizzata*".

Ciò posto, la Sezione osserva che, al di fuori degli ambiti della sperimentazione, la disposizione dell'articolo 87 pare introdurre una disciplina transitoria delle modalità di supervisione del veicolo a guida autonoma disponendo, *inter alia*, che:

a) fino alla data di efficacia del "*decreto*" di cui all'articolo 290, comma 10 – che, nell'ambito delle disposizioni transitorie, prevede che "*al fine di agevolare il processo di trasformazione digitale, con particolare riferimento ai sistemi di guida automatizzata ai sensi dell'articolo 87, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture un Osservatorio, con la partecipazione di rappresentanti dei Ministeri dell'interno, delle imprese e del made in Italy e della giustizia, nonché dell'Agenzia per l'Italia Digitale (AgID), per valutare e monitorare, in relazione all'evoluzione tecnologica e alle relative prospettive applicative, i presupposti di circolazione dei veicoli a guida totalmente automatizzata, in funzione delle conseguenti modifiche legislative da recepire nel primo decreto legislativo adottato ai sensi dell'articolo 35, comma 8, della legge 25 novembre 2024, n. 177* […]"– è richiesta la presenza a bordo di un controllore, in possesso dei requisiti da individuare con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto a intervenire prontamente assumendo la guida nelle situazioni di emergenza;

b) in una seconda fase (successiva all'entrata in vigore del precitato "*decreto*" del comma 10), la funzione di controllo può essere esercitata anche da remoto, da parte di un soggetto in possesso dei requisiti la cui individuazione, del pari è rimessa ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

c) il controllore di cui al comma 3, lettera *b*), è responsabile della circolazione del veicolo anche quando la medesima si svolge in modalità completamente

automatizzata. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni del presente codice, il controllore è equiparato al conducente.

Per tal via, dalla lettura delle disposizioni citate emerge che, in una prima fase, i veicoli automatizzati circolano, fuori dalla sperimentazione, con un controllore a bordo, mentre nella seconda fase il controllo su tali veicoli è effettuato da remoto da parte di un soggetto che viene espressamente "*equiparato al conducente*".

Su tali aspetti la Sezione evidenzia i seguenti profili di criticità, sui quali occorre che l'amministrazione faccia pervenire gli opportuni chiarimenti.

a) Non è esplicitata, né emerge dallo schema di testo, l'effettiva scansione temporale delle due fasi di cui all'articolo 87, comma 3, lettere *a*) e *b*): l'articolo 290 comma 10, difatti, per un verso prevede che con il primo decreto legislativo adottato ai sensi dell'articolo 35, comma 8, della legge 25 novembre 2024, n. 177 si adottino le necessarie correzioni da apportare in materia di circolazione di veicoli a guida autonoma; per altro verso non rinvia ad alcun decreto del Ministero delle infrastrutture concernente la costituzione dell'Osservatorio (salvo specificare che ai componenti del predetto organismo non competano emolumenti, compensi, gettoni o rimborsi).

Sul punto l'analisi tecnico-normativa – nell'ambito degli evidenziati provvedimenti attuativi – richiama a tali fini un decreto *ex* articolo 14, comma 3, che nondimeno non si rinviene nel testo dell'articolato. In particolare l'articolo 14 dello schema di decreto legislativo fa riferimento alle competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la partizione interna del medesimo è articolata in due soli commi.

Occorre, pertanto, che il Ministero chiarisca da quando intende far decorrere la seconda fase e come ciò debba avvenire, non rinvenendosi nella disciplina in commento alcun elemento di determinatezza sul quando dell'avvio delle predette fasi di circolazione dei veicoli a guida automatizzata.

b) Non è chiara la disposta equiparazione tra conducente e controllore da remoto ed il conseguente regime della responsabilità. La previsione contenuta

nello schema normativo, difatti, genera dubbi di ammissibilità ordinamentale oltre che di esistenza della necessaria base legale: in sede di analisi tecnico-normativa si fa menzione del decreto *ex* articolo 87, comma 3, che dovrebbe individuare i requisiti della persona con funzioni di controllore in presenza e da remoto. Tuttavia non è dato alla Sezione riscontrare nella norma di delega alcun principio o criterio riferibile al tema dell'equiparazione della responsabilità come di contro esplicitato nelle disposizioni citate dell'articolo 87.

8.7.- Numerose disposizioni dello schema di codice in esame richiamano, al fine di operare un rinvio, ad *accordi/convenzioni di reciprocità*. È il caso degli articoli 36,65, 80, 179,184, 198, 249.

Con riferimento all'articolo 80, rubricato "*Circolazione di prova, temporanea e minivoltura*", a titolo meramente esemplificativo, al comma 4 viene consentita la circolazione di prova sul territorio italiano ai veicoli già immatricolati in Italia "*salvo accordi di reciprocità tra lo Stato italiano e gli altri Stati*".

La Sezione rileva che il richiamo a generici accordi di reciprocità tra l'Italia ed altri Stati non sia idoneo ai fini della conoscibilità da parte degli utenti della specifica disciplina cui s'intende far riferimento. Occorre, pertanto, che l'Amministrazione espliciti il richiamo al fine di rendere la disciplina dei singoli articoli di immediata comprensione e conoscibilità da parte dell'utenza.

8.8.- L'articolo 174, comma 12, dello schema prevede che "*per i conducenti titolari delle patenti di guida di categoria C1, C, C1E e CE, D1, D, D1E e DE conseguite in Italia ovvero rilasciate da uno Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo o da uno Stato terzo, le cui corrispondenti categorie di patente superiori sono convertibili in patente di guida italiana, che abbiano iniziato un corso di qualificazione iniziale ordinario, le disposizioni relative al possesso della carta di qualificazione del conducente si applicano trascorso un anno dall'inizio del medesimo corso. Le disposizioni del presente comma si applicano una sola volta. Nel periodo di tempo di cui al presente comma il possesso della carta di qualificazione del conducente non è richiesto per la guida dei veicoli per i quali la medesima carta è prevista dalla normativa unionale*".

La disposizione non risulta oggetto di alcuna illustrazione o commento nella documentazione trasmessa dall'Amministrazione e sembra di nuova introduzione. Essa riguarda i conducenti titolari delle patenti di guida di categoria C1 (Autocarri con massa complessiva tra 3,5 e 7,5 tonnellate), C (Autocarri e veicoli per trasporto merci di massa superiore a 3,5 tonnellate), C1E (C1 con rimorchio pesante), CE (Categoria C con rimorchio pesante), D1 (Veicoli adibiti al trasporto di non più di 16 passeggeri (lunghezza massima 8 metri), D (Autobus e veicoli per il trasporto di più di 9 persone), D1E (D1 con rimorchio pesante) e DE (Categoria D con rimorchio pesante).

L'intervento appare finalizzato – come quello previsto all'articolo 12 dell'Allegato V.3 – a fronteggiare la grave attuale carenza di conducenti nel trasporto professionale di merci e persone.

Si tratta di disposizioni di natura *lato sensu* emergenziale, in ordine alla quale si sollecita l'amministrazione ad una specifica verifica di compatibilità con la normativa europea ed internazionale, oltreché dei presupposti normativi e degli obiettivi sostanziali concretamente perseguiti.

8.9.- L'articolo 254 ("*Norme di progettazione e costruzione*"), che reca la definizione di "*strada*"; l'articolo 1, comma 1, dell'Allegato VII.1, che riguarda la classificazione delle strade in base "*alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali*"; l'articolo 1, comma 2, dell'Allegato VII. 1 concernente "*caratteristiche minime*" delle strade; l'articolo 9, comma 1, lettera *g*), della parte IV dell'Allegato I.1, che reca una definizione di "*autostrada*" che coincide con le "*caratteristiche minime*" delle autostrade stabilite all'articolo 1, comma 2, lettera *a*), dell'Allegato VII.1 costituiscono un esempio, tra gli altri, di disarticolazione e dislocazione tra testo dello schema e degli allegati, di aspetti definitori che richiederebbero invece la composizione in una sede normativa unitaria e coerente al fine di evitare dubbi ed equivoci interpretativi.

Si consideri, in proposito, che mentre l'articolo 1, comma 2, dell'Allegato VII. 1 individua le "*caratteristiche minime*" delle strade, l'articolo 9, comma 1, lettera *g*), della parte IV dell'Allegato I.1 contiene una definizione di "*autostrada*" che

coincide con le "*caratteristiche minime*" delle autostrade stabilite all'articolo 1, comma 2, lettera *a*), dell'Allegato VII.1: sicché, per effetto di tale identità di formulazione, dette caratteristiche "*minime*", nella prospettiva del suddetto articolo 9, assolvono all'individuazione non già di connotati "*minimi*", ma di elementi coessenziali, che risulterebbero alterati, in caso di addizione di ulteriori elementi, che invece la qualificazione "*minima*" consentirebbe.

Tale concorso non sempre coerente di disposizioni definitorie contenute in diverse sedi richiede un chiarimento da parte dell'amministrazione, anche avuto riguardo ai "*criteri di essenzialità, semplicità e chiarezza*" di cui all'articolo 35, comma 2, alinea, della legge di delega e del criterio direttivo di cui al comma 3, lettera *b*), dello stesso articolo, che prevede la "*revisione degli obiettivi e delle definizioni del codice della strada, al fine di promuovere, anche attraverso opportuni adeguamenti terminologici, una cultura della sicurezza stradale fondata sulla consapevolezza dei rischi derivanti dalla circolazione stradale e sull'esigenza di tutelare, in particolare, le categorie dei soggetti particolarmente vulnerabili e maggiormente esposti ai pericoli derivanti dalla circolazione stradale*".

L'articolo 256 ("*Fasce di rispetto, accessi, attraversamenti*") rimette a fonte secondaria la disciplina dell'oggetto indicato in rubrica, ma rispetto a tale (futura) fonte individua già specifiche deroghe, tra cui quella stabilita nel comma 3, diretta a consentire "*la realizzazione delle infrastrutture di comunicazione elettronica di cui all'articolo 44, comma 1, del decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, che, per le caratteristiche di ubicazione e la presenza di meccanismi di sicurezza, non interferiscono con la sicurezza della circolazione, con la tutela dell'incolumità e con le esigenze connesse agli ampliamenti e alla manutenzione dell'infrastruttura*". In relazione a tale fattispecie, si prevede che "*In caso di sopravvenute esigenze di ampliamento o di necessità di manutenzione della strada o dell'autostrada, l'infrastruttura è rimossa a cura e spese dell'istante e ricollocata al di fuori della fascia di rispetto, ove si accerti l'impossibilità di collocarla in altro punto della fascia di rispetto medesima*".

Al riguardo, la relazione illustrativa si limita a riferire che "*la nuova disciplina persegue il bilanciamento tra sviluppo delle reti di comunicazione elettronica e salvaguardia*

della funzionalità e sicurezza della rete viaria, evitando che l'innovazione infrastrutturale comprometta la gestione, la manutenzione o il futuro adeguamento della strada". Perciò, occorre che l'Amministrazione fornisca informazioni in merito all'ambito e i ai limiti di detto ricollocamento, con particolare riferimento ai diritti dei terzi.

8.10.- In merito ai monopattini elettrici, dallo schema di decreto e dagli allegati risulta che:

a) l'articolo 62, comma 1, lettera *a*), dello schema vieta la circolazione di monopattini elettrici aventi "*caratteristiche difformi da quelle stabilite nel Titolo VI*"; in tale titolo l'articolo 212, comma 1, non stabilisce le caratteristiche tecniche che i monopattini devono "*rispettare*", ma ne rinvia la determinazione ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

b) nell'articolo 2 dell'allegato I.1 viene meno l'equiparazione dei monopattini elettrici ai velocipedi, prevista dall'articolo 1, comma 75-*quinquies* della legge n. 160/2019; i monopattini elettrici sono oggetto di definizione nello stesso articolo 2, lettera *h*) ("*veicoli a due assi con un solo motore elettrico, dotati di manubrio e non dotati di sedile*"), autonoma rispetto a quella dei velocipedi; la parte I dell'allegato VI.1 ne individua le "*dimensioni limite*" (articolo 1, comma 13) e la massa (articolo 2, comma 7);

c) l'articolo 2 ("*Requisiti di età per la guida dei veicoli e la conduzione di animali*") dell'allegato V.2, comma 1, lettera *a*) numero 3, prevede il requisito dell'età minima di 14 anni per la guida di monopattini (non è previsto il requisito della titolarità almeno di patente di categoria AM stabilito, a fini di sperimentazione, dall'articolo 6 del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, non previsto nemmeno dal comma 75-*octies*);

d) l'articolo 268 destina le corsie ciclabili alla circolazione anche dei monopattini elettrici, restando essi esclusi dalle "*piste ciclabili*" che l'articolo 267 riserva ai velocipedi; il vigente articolo 1, comma 75-*terdecies*, della legge n. 160/2019, come sostituito dall'articolo 14, comma 1, lettera *g*), della legge n. 177/2024, stabilisce che "*i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare solo su strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h*";

e) l'articolo 288 disciplina la locazione di monopattini elettrici; a quanto previsto dal comma 75-*sexiesdecies* sono aggiunte fattispecie sanzionatorie;

f) l'articolo 292 ("*Abrogazioni*") dello schema stabilisce che "*dalla data in cui il presente codice acquista efficacia*", sono abrogati anche "*l'articolo 1, commi da 75 a 75-vicies quinquies, della legge 27 dicembre 2019, n.160*"; secondo la disciplina delineata dall'articolo 289 ("*Disposizioni attuative ed entrata in vigore*") il nuovo codice "*con i relativi allegati*" è destinato ad acquistare efficacia "*subordinatamente all'emanazione del regolamento di cui al comma 1, il 1° aprile 2028*" (ma nessuna disposizione è prevista per l'eventualità in cui non si verifichi la condizione dell'emanazione del regolamento di cui al comma 1).

Dal quadro normativo esposto emerge l'esigenza di chiarimenti da parte dell'amministrazione: sia con riferimento all'articolo 35, comma 2, alinea, della legge n. 177/2024, che stabilisce che i decreti legislativi "*recepiscono comunque le disposizioni di cui alla presente legge*"; sia con riferimento alle disposizioni applicabili all'esito dell'abrogazione dell'articolo 1, commi 75-75-*quinquiesdecies*, della l. n. 160/20219, anche con riferimento ai decreti attuativi già adottati in base alle disposizioni che vengono abrogate.

8.10.1.- Sotto il primo profilo vengono in rilievo i punti *d*) ed *e*).

Riguardo al punto *d*), va rilevato che la relazione illustrativa, con riferimento all'articolo 62 dello schema, si limita a considerare che "*la disposizione introduce nel codice le disposizioni oggi contenute nell'articolo 1, commi 75 e ss. della legge n. 160/2019, compiendo un forte passo verso la stabilizzazione codicistica della micromobilità elettrica*".

Il testo a fronte, per la citata lettera *l*), osserva che "*la disposizione in materia di circolazione dei monopattini, ripresa dalla normativa vigente, è stata tuttavia riformulata nell'ottica di chiarire – in aderenza alle modifiche apportate dalla legge n. 177 del 2024 – che la stessa è ammessa in tutte le aree ciclopedonali, pedonali e, comunque, destinate alla circolazione dei velocipedi nonché sulle strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h. La modifica è stata finalizzata semplicemente ad escludere la possibilità di circolazione nelle strade extraurbane per evidenti, ineludibili esigenze di sicurezza della*

circolazione degli stessi conducenti, possibilità consentita prima delle modifiche apportate a mezzo della citata legge. Erano pervenute, infatti, richieste di chiarimento finalizzate a superare un'interpretazione meramente letterale e asistemica che faceva discendere da tale novella anche un divieto di circolazione nelle aree ove è consentita la circolazione dei velocipedi: interpretazione che risulterebbe illogica ed errata, in quanto non tiene conto del dato normativo chiaro - enunciato dalla stessa disposizione di cui al comma 75-quinquies dell'articolo 1 della legge n.160 del 2019 - ai sensi del quale i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sono equiparati ai velocipedi. Peraltro, laddove il legislatore ha voluto precisare il divieto di circolazione lo ha fatto espressamente, tant'è che il comma 75-undecies del medesimo articolo 1 vieta la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi, ove è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei medesimi mezzi".

Tali considerazioni richiedono chiarimenti.

Infatti, l'articolo 184, comma 9, del vigente codice stabilisce che "*i velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate ovvero sulle corsie ciclabili o sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento*". A tale divieto è riconducibile il citato comma 75-*terdecies* poiché da esso deriva la limitazione di circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica "*solo su strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h*".

Non è riscontrabile l'asserita illogicità, che secondo l'amministrazione deriverebbe dal fatto che, nel codice vigente, detti monopattini sono ascritti alla categoria dei velocipedi, poiché proprio l'articolo 184, comma 9, prevede divieti di circolazione per specifiche categorie di velocipedi. In ogni caso, secondo l'allegato I.1. dello schema in esame, i medesimi monopattini non rientrano nella categoria dei velocipedi. Tanto che, l'articolo 9, ("*Strade e traffico*"), comma 1, lettera *u*), dell'allegato I.1 nel definire "*«corsia ciclabile per doppio senso ciclabile»: parte longitudinale della carreggiata di strade urbane idonea alla circolazione dei soli velocipedi in direzione opposta all'unica direzione consentita a tutti i veicoli*" esclude da essa i monopattini elettrici.

Riguardo al punto *e*), si rileva che né nell'articolo 18, né nell'articolo 288 sono recepite le disposizioni dell'articolo 1, comma 75-*ter*, come modificato dall'articolo 14 della legge n. 177/2024 che rimettono alla delibera della giunta comunale l'attivazione di *"servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità free-floating*" indicandone il contenuto necessario.

Si chiede pertanto di fornire gli opportuni chiarimenti in ordine a quanto sopra evidenziato.

8.10.2.- Riguardo al secondo profilo vengono in rilievo i punti *a*), *b*) ed *f*).

In proposito si richiedono all'amministrazione informazioni in merito alla disciplina applicabile ai monopattini elettrici alla data in cui il nuovo codice acquisterà efficacia, poiché, a tale data, l'abrogazione dell'articolo 1, commi 75 - 75-*vicies quinquies* della legge n. 160/2019 prevista dall'articolo 292 comporterà l'espunzione dall'ordinamento giuridico:

(i) di disposizioni contenute in detti commi non riconducibili (anche) all'articolo 62 dello schema; infatti, la portata normativa di tale articolo non è completamente sovrapponibile a quella degli stessi commi: ad esempio, in tema di caratteristiche del veicolo, nell'articolo 62 non si riscontra l'obbligo di dotazione di "*indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote*" di cui comma 75-*bis*, poiché il comma 1, lettera *g*), si limita a prevedere il divieto di circolazione "*senza indicatori di svolta*";

(ii) della disciplina di cui al decreto ministeriale 8 agosto 2022 recante "*Normativa tecnica relativa ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica*"; il testo a fronte del titolo VI trasmesso dall'amministrazione riporta, con riferimento al rinvio a decreto ministeriale disposto dall'articolo 212 per la definizione delle caratteristiche tecniche dei monopattini, l'indicazione del medesimo decreto, il che evidenzia che quest'ultimo è destinato ad essere sostituito dal provvedimento attuativo dell'articolo 212;

(iii) della disciplina di attuazione del comma 75-*vicies quater* in materia di contrassegni identificativi, di cui ai decreti ministeriali 27 giugno 2025, n. 210

("*Modalità di stampa e applicazione dei contrassegni identificativi per monopattini a propulsione prevalentemente elettrica*") e 6 ottobre 2025 ("*Determinazione del prezzo di vendita dei contrassegni identificativi dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica e le modalità di emissione, richiesta e rilascio dei medesimi contrassegni identificativi*").

In merito ai decreti ministeriali di cui ai punti (ii) e (iii), si consideri che essi non rientrano nella categoria dei "*provvedimenti attuativi*" di cui all'articolo 289, comma 2, dello schema, individuati "*solo*" in quelli "*adottati, ai sensi delle pertinenti disposizioni del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285*" allo scopo di mantenerne ferma la validità e l'efficacia, alla data di acquisto di efficacia del testo in esame. Con specifico riferimento al decreto di cui alla lettera *b*), occorre tenere presente che l'articolo 62, comma 1, lettera *a*), vieta la circolazione con monopattini elettrici aventi "*caratteristiche difformi da quelle stabilite nel titolo VI*", ma, in tale titolo, l'articolo 212 non stabilisce alcun termine per l'adozione dell'atto di individuazione delle caratteristiche tecniche dei monopattini elettrici, sicché non vi è alcuna certezza che, alla data di acquisto di efficacia del testo in esame, dette caratteristiche siano state determinate.

8.11.- La pista ciclabile è definita dall'articolo 9, comma 1, lettera *ooo*), parte IV, dell'allegato I.1, quale "*parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi*".

L'articolo 267 ("*Piste ciclabili*"), comma 1, riprendendo disposizioni dell'articolo 6, comma 1, del decreto ministeriale n. 557/1999, stabilisce che le piste ciclabili "*si suddividono in: a) piste ciclabili in sede propria; b) piste ciclabili su corsia riservata*". Il terzo periodo del comma 3 stabilisce che "*Le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*".

Al riguardo, la relazione illustrativa espone che "*le ulteriori caratteristiche tecniche sono demandate a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La scelta consente di attribuire rango primario agli elementi qualificanti dell'infrastruttura ciclabile, mantenendo nella fonte tecnica le specificazioni suscettibili di aggiornamento*".

Nel testo a fronte, invece, si fa presente che il decreto ministeriale n. 557/1999 "*è stato aggiornato e sostituito con un unico allegato per piste e corsie ciclabili*".

Occorre quindi che l'amministrazione chiarisca con quale strumento, allegato o successivo decreto, intende definire le "*ulteriori caratteristiche tecniche*" delle piste ciclabili.

Nella prima ipotesi occorre che detto allegato venga trasmesso.

Nell'eventualità della seconda ipotesi, considerato che il d.m. n. 557/1999 è stato solo in parte recepito nel testo in esame, occorre che l'amministrazione indichi quali effetti continuino a spiegare le disposizioni non recepite nello schema.

A tal fine si consideri che il decreto di cui all'articolo 267, comma 3 – per la cui adozione peraltro non è previsto alcun termine – non potrebbe intervenire sulle disposizioni di rango regolamentare stabilite dal d.m. n. 557/1999, che non attengono solo alle definizioni delle "*caratteristiche tecniche*", ma riguardano anche ulteriori oggetti, quali obblighi a carico degli enti locali e degli enti proprietari.

Del resto, il d.m. n. 557/1999 non può essere ricondotto alla categoria provvedimentale cui si riferisce l'articolo 289 ("*Disposizioni attuative ed entrata in vigore*"), comma 2, primo periodo, che stabilisce che "*restano validi ed efficaci i provvedimenti attuativi adottati, ai sensi delle pertinenti disposizioni del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, alla data di acquisto di efficacia del presente codice*", in quanto non adottato ai sensi del vigente codice della strada

L'articolo 268 ("*Corsie ciclabili*"), comma 1, primo periodo, stabilisce che "*le corsie ciclabili così come definite nell'Allegato I.1, segnalate con le modalità di cui al decreto previsto ai sensi dell'articolo 267, comma 3, sono destinate esclusivamente alla circolazione dei velocipedi ed ai monopattini elettrici, qualora la larghezza sia inferiore a metri 1,30*".

L'articolo 9, comma 1, lettera *t*), dell'allegato I.1 definisce "*corsia ciclabile*", quale "*parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade, anche in modo promiscuo con la circolazione degli*

altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile".

Entrambe le disposizioni evidenziano una differenziazione tra "*pista ciclabile*" e "*corsia ciclabile*" che non pare riscontrabile nel d.m. n. 577/1999, nel quale la corsia costituisce la sede della pista, come lo è, ai sensi dell'articolo 267, comma 3, la corsia riservata.

La previsione della corsia ciclabile "*nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile*" necessita di un chiarimento da parte dell'amministrazione che riguardi: sia la specificazione delle fattispecie cui siano riconducibili i casi di impossibilità di realizzazione; sia quale collocazione sia stata data all'articolo 13, comma 4-*bis*, del codice vigente, che prevede che "*le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza*".

La possibilità di utilizzazione promiscua delle corsie ciclabili è esclusa dall'articolo 268, comma 1, primo periodo, solo nel caso in cui la larghezza della corsia ciclabile "*sia inferiore a metri 1,30*". In tal caso, l'utilizzazione è circoscritta a velocipedi e monopattini elettrici.

La relazione illustrativa osserva che "*si precisano in norma primaria le caratteristiche dimensionali che si ritengono coerenti per garantire una circolazione in sicurezza*" e che "*per le caratteristiche tecniche è stato previsto queste siano definite con apposito decreto. Il riferimento alle esigenze di sicurezza e ingombro è stato recepito a seguito di relativa richiesta in sede di consultazione*".

Occorre che l'amministrazione chiarisca quali sono le "*caratteristiche dimensionali*" coerenti con la garanzia di circolazione in sicurezza dato che l'articolo 268, primo comma, primo periodo, non stabilisce alcun parametro minimo dimensionale. Anzi, esso consente, senza alcun limite, corsie ciclabili di larghezza inferiore a 1,30.

Al fine di detto chiarimento:

a) si deve tenere presente, che sulla possibilità corsie ciclabili di qualunque dimensione di larghezza inferiore a 1,30 non potrà intervenire il decreto ministeriale di cui all'articolo 267, comma 3, in quanto tale possibilità è stabilita da una fonte normativa gerarchicamente sovraordinata;

b) devono essere indicate le condizioni di sicurezza che si intende garantire, anche in relazione ai parametri indicati nel d.m. n. 557/1999, costituiti dagli "*ingombri dei ciclisti e dei velocipedi*", nonché dallo spazio indispensabile per l'equilibrio, dall'opportuno franco laterale libero da ostacoli, dalle strisce di margine della corsia ciclabile; si consideri che lo stesso d.m. stabilisce che "*la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari ad 1,50 m; tale larghezza è riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m.*".

Anche l'articolo 9 ("*Strade e traffico*"), comma 1, dell'allegato I.1 richiede un chiarimento in merito:

a) al motivo per cui la definizione di "*corsia ciclabile*" ai sensi della lettera *t*) riguarda la circolazione dei velocipedi sulle "*strade*", mentre la definizione di "*corsia ciclabile per doppio senso ciclabile*" di cui alla lettera *u*) riguarda solo le "*strade urbane*"; per le corsie ciclabili a quale strumento è rimessa la determinazione delle relative caratteristiche tecniche e segnaletica, posto che il rinvio al decreto di cui all'articolo 267, comma 3, riguarda solo le piste ciclabili; per la corsia di cui alla lettera *t*) (corsia ciclabile) alla previsione della collocazione a destra della carreggiata, dato che non emerge dalla documentazione di accompagnamento alcuna motivazione che ne escluda una diversa collocazione (che potrebbe rivelarsi più sicura per il velocipede nel caso di svolta a destra di altri veicoli);

b) alla portata della "*priorità*" riconosciuta ai velocipedi sia dalla lettera *llll*) "*«strada urbana ciclabile»: strada urbana ad unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale*", sia dalla lettera *rrrr*) "*«zona ciclabile»: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione con priorità per i velocipedi, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine*";

c) alla limitazione delle definizioni di "*attraversamento*" all'"*attraversamento pedonale*" (lettera *e*) e all'"*attraversamento ciclabile*" (lettera *f*), restando esclusa la definizione "*attraversamento ciclo-pedonale*".

8.12.- L'articolo 285 disciplina la "*Locazione senza conducente di veicoli per trasporto di cose*" e, al comma 7, rinvia ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'interno, la determinazione di "*eventuali ulteriori criteri limitativi della locazione senza conducente*".

Posto che la formulazione di tale comma ne esclude la natura attuativa, si richiede all'amministrazione di chiarire la portata di detto rinvio. A tal fine si consideri che l'eventuale attribuzione al previsto decreto di una funzione sostanzialmente integrativa potrebbe comportare un surrettizio superamento del termine di delega, ricorrendo a uno strumento per la cui adozione non è previsto alcun termine, nonché un eterogeneo assetto della disciplina della materia cui concorrerebbero disposizioni di rango normativo primario e disposizioni promananti da una fonte secondaria (di natura non regolamentare).

Detto rinvio a fonte secondaria comporterebbe anche la sottrazione della violazione di "*eventuali ulteriori criteri limitativi della locazione senza conducente*" alle sanzioni che il comma 8 ("*Chiunque utilizza un veicolo in locazione senza conducente in violazione delle disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500,00 a euro 2.000. Si applica, altresì, la sanzione amministrativa accessoria del divieto di marcia per un periodo di due mesi, secondo le disposizioni del titolo III*") riserva alle "*disposizioni del presente articolo*".

Analoga richiesta di chiarimento si formula per le corrispondenti disposizioni contenute nell'articolo 286 ("*Locazione senza conducente di autobus*").

8.13.- Alcune disposizioni dello schema, quali quelle contenute nel titolo VIII ("*Uso dei veicoli per attività di autotrasporto persone e cose*"), prevedono un apparato sanzionatorio autonomo rispetto a quello cui si riferiscono gli articoli 121 e la tabella 1, nonché gli articoli 122 e 123.

Sono previsti meccanismi di aggiornamento dei limiti minimi e massimi delle sanzioni amministrative pecuniarie e di aumento delle sanzioni dagli articoli 122, comma 2, e 123 riferiti alla Tabella 1 di cui all'articolo 121.

Poiché quest'ultimo articolo riguarda la violazione dei Titoli II, III e IV e nella Tabella 1 non sono richiamati articoli del titolo VIII, si chiede all'amministrazione di fornire informazioni in merito ai meccanismi di aggiornamento e di aumento delle sanzioni del titolo VIII.

8.14.- Nell'articolo 264 ("*Autorizzazioni per la collocazione di pubblicità*") sono collocate, con modifiche, disposizioni di cui agli articoli 20 e 23 del codice della strada e all'articolo 5, comma 2, del decreto-legge n. 19/2026.

Il regime di segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) previsto dall'ultimo comma di tale articolo per la collocazione di tutti i mezzi pubblicitari lungo le strade "*ad eccezione delle isole di traffico delle intersezioni canalizzate*" è sostituito da un regime autorizzatorio, che fa capo all'ente proprietario della strada ovvero, all'interno dei centri abitati, ai comuni, "*salvo il preventivo nulla osta tecnico dell'ente proprietario*" (comma 1). Di tali autorizzazioni sono previsti termini di durata, diversificati a seconda della natura "*permanente*" o "*temporanea*" dei "*mezzi*" alla cui collocazione si riferiscono (comma 4), ovvero subentrino situazioni in cui la pubblicità medesima è vietata ai sensi dell'articolo 43.

Considerato che l'articolo 5, comma 2, del decreto-legge n. 19/2026 non è redatto in forma di novella del codice della strada e che il regime ivi previsto è ora introdotto, con modifiche nell'articolo 264, occorre che l'amministrazione chiarisca il motivo per cui esso non è indicato nell'articolo 292 ("*Abrogazioni*").

8.15.- Nelle disposizioni contenute negli articoli 26–34 sembra profilarsi, sotto diversi e convergenti profili, una caratterizzazione in termini pubblicistici di soggetti che, nell'assetto del codice vigente, non rientrano — o non rientrano nella medesima ampiezza — tra quelli propri del sistema della polizia stradale in senso stretto.

Si tratta, in particolare, dell'inclusione del personale dell'Ispettorato del lavoro tra gli organi di polizia stradale; dell'estensione delle funzioni degli ausiliari del traffico dalla sosta e dagli ambiti di servizio loro assegnati alla rilevazione dei sinistri, con i poteri previsti dall'articolo 31; nonché dell'estensione, ai fini dell'articolo 34, del regime previsto per i soggetti indicati dal comma 1 alle associazioni aderenti ad ANPAS e alla Confederazione Nazionale delle Misericordie d'Italia.

Il dato normativo pone un tema di coerenza dei cennati interventi con i criteri di delega contenuti nell'articolo 35 della legge n. 177 del 2024 operandosi, per certi aspetti, una ridefinizione del complessivo apparato ordinariamente preposto alla tutela del settore attraverso l'innesto di nuove componenti dotate di poteri tipici della polizia stradale o comunque di strumenti tipicamente riconducibili a tali funzioni.

Andrebbe pertanto chiarito, in via generale, quali criteri siano sottesi a tali scelte e in che misura essi costituiscano attuazione dei parametri individuati dall'articolo 35 della legge di delegazione, con particolare riguardo alla lettera *n*), distinguendo il riordino delle disposizioni sull'esercizio dei compiti di polizia stradale e sulle relative abilitazioni dal distinto potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari, da attuare tenendo conto degli assi viari e delle condizioni di particolare necessità e urgenza connesse all'attivazione di tali servizi.

Con maggior dettaglio, viene innanzitutto in rilievo l'articolo 27, comma 1, lettera *f*), il quale inserisce tra gli organi di polizia stradale il personale dell'Ispettorato nazionale del lavoro e degli Ispettorati della Regione Siciliana e delle Province autonome di Bolzano e Trento, sia pure "*nell'ambito dei compiti di istituto e delle specifiche competenze e attribuzioni*".

Si tratta di una innovazione di rilievo rispetto alla disciplina vigente. Il codice della strada riconosce infatti agli ispettori del lavoro una competenza specifica in materia di tempi di guida, interruzioni e periodi di riposo: l'articolo 174 consente il controllo dei registri di servizio e l'accertamento delle relative

violazioni attraverso i dati dei dispositivi installati sui veicoli e la documentazione prescritta. Il comma 11 attribuisce inoltre all'organo accertatore, una volta accertata la violazione, il potere di intimare al conducente di non proseguire il viaggio sino al completamento del periodo prescritto.

Tale competenza, anche alla luce della disciplina di settore e della giurisprudenza formatasi al riguardo, si è tuttavia configurata come funzione complementare e correlata alla sicurezza stradale, esercitata prevalentemente attraverso i controlli presso le imprese e l'esame dei registri, dei cronotachigrafi e della documentazione relativa all'organizzazione del servizio. La giurisprudenza ne ha riconosciuto l'ampiezza in relazione alla materia dei tempi di guida e di riposo, senza per ciò solo assimilare l'Ispettorato agli organi cui spetta l'esercizio generale dei servizi di polizia stradale (si vedano, a tal proposito, Cassazione civile, ordinanza n. 23384 del 2018; Id., ordinanza n. 22896 del 2018; Id., ordinanza n. 18462 del 2020 e Id., ordinanza n. 27324 del 2024).

Il comma 1 dell'articolo 27 del testo in esame colloca ora il personale dell'Ispettorato nella categoria generale degli organi di polizia stradale, sia pure limitatamente ai compiti d'istituto, analogamente al personale del Corpo di polizia penitenziaria. In tal modo, sembra riconoscere a tali soggetti una competenza di carattere generale, con la conseguente disponibilità dei relativi strumenti operativi – ad esempio, l'intimazione dell'alt ai veicoli in marcia – nel settore della sicurezza stradale, come peraltro confermato dalla stessa Amministrazione nelle note a commento del testo a fronte trasmesso alla Sezione.

Il riferimento ai "*compiti di istituto*" e alle "*specifiche competenze e attribuzioni*" può certamente operare quale limite funzionale. Non sembra tuttavia sufficiente, da solo, a rendere chiari i criteri che hanno indotto ad ampliare i poteri conferiti al personale di tali Uffici, fino a riconfigurarne la qualificazione come organi di polizia stradale, attraverso l'attribuzione — peraltro a titolo

esemplificativo — di funzioni quale l'alt, che incidono direttamente sulla circolazione del veicolo in movimento e costituiscono l'atto tipico e iniziale di un controllo su strada.

Il punto non concerne, evidentemente, la competenza dell'Ispettorato in materia di tempi di guida e di riposo, ma il passaggio ulteriore dalla funzione ispettiva, complementare ai controlli di polizia stradale, così come più volte qualificata dalla giurisprudenza, all'inclusione nella categoria generale degli organi di polizia stradale, al fine di sopperire a esigenze operative che avrebbero potuto essere forse ugualmente soddisfatte valorizzando, come per altri soggetti individuati da altri commi dell'articolo 27, la funzione di ausiliarietà. Ciò anche tenuto conto del fatto che tale assimilazione non sarebbe nemmeno accompagnata da un sistema di qualificazione analogo a quello previsto dal comma 5 per gli altri soggetti individuati nel comma 3.

Si ritiene pertanto necessario chiarire la *ratio* della previsione in esame, anche in relazione al sotteso criterio della legge delega, esplicitando altresì se, nell'ambito dell'espletamento dei compiti d'istituto, siano attivabili da tali organi tutti gli strumenti operativi propri degli organi di polizia stradale – quali la richiesta di documenti e dati, l'acquisizione di informazioni, l'accesso alle banche dati e l'ispezione del veicolo – ovvero soltanto quelli strettamente necessari all'accertamento delle specifiche attribuzioni riconosciute dalle disposizioni di settore, relative ai tempi di guida, alle interruzioni, ai periodi di riposo, ai cronotachigrafi e alla relativa documentazione.

Andrebbe inoltre chiarito se la qualifica professionale dell'ispettore sia ritenuta sufficiente anche per l'esercizio dei poteri operativi su strada, oppure se siano previsti specifici requisiti di formazione, designazione, riconoscibilità e assegnazione al servizio.

Analoghe esigenze di chiarimento si pongono in relazione alla figura degli ausiliari di cui all'articolo 28 dello schema in esame.

La disciplina vigente dell'articolo 12-*bis* è costruita su categorie soggettive e ambiti funzionali determinati. Le funzioni sono conferite con provvedimento

del sindaco a personale nominativamente designato e formato; il potere di contestazione è riferito alle infrazioni individuate dagli articoli 7, 157 e 158, mentre il potere di rimozione è esercitabile ai sensi dell'articolo 159 e nei limiti degli ambiti previsti dalla legge.

Si tratta di una concezione funzionale e delimitata dell'ausilio, collegata allo spazio, al servizio o all'attività cui l'operatore è assegnato. La giurisprudenza ha escluso che gli ausiliari possano accertare violazioni genericamente connesse alla circolazione, riconoscendo loro soltanto le funzioni strettamente collegate alla sosta o al servizio di trasporto pubblico (si vedano Cassazione civile, sentenza n. 551 del 2009, Cassazione civile, sentenza n. 18186 del 2006, Cassazione civile, sentenza n. 10399 del 2010 e Id., sentenza n. 21268 del 2014).

L'articolo 28, comma 3, sembra mantenere il nucleo della competenza sanzionatoria in materia di arresto, sosta e fermata, ma sostituisce il riferimento puntuale agli articoli 7, 157 e 158 con una formula generale. Andrebbe chiarito se tale sostituzione sia meramente ricognitiva e riordinatrice oppure intenda ampliare le fattispecie accertabili e, in quest'ultimo caso, quali ulteriori violazioni siano comprese.

La principale innovazione è tuttavia rappresentata dal comma 4, che attribuisce al personale abilitato la rilevazione dei sinistri verificatisi, nell'immediatezza dell'evento, su strade diverse dalle autostrade e dalle strade extraurbane principali, quando risultino soltanto danni a cose o infrastrutture e non siano denunciate lesioni personali.

La rilevazione degli incidenti costituisce un autonomo servizio di polizia stradale ai sensi dell'articolo 11, accanto alla prevenzione e all'accertamento delle violazioni, alla regolazione del traffico, alla scorta e alla tutela e al controllo sull'uso della strada. L'estensione è quindi significativa: l'ausiliario non sarebbe più chiamato soltanto a controllare una situazione statica o uno spazio affidato al servizio, ma a intervenire su un evento di circolazione,

formando elementi suscettibili di assumere rilievo nei successivi procedimenti sanzionatori e nelle controversie risarcitorie.

La qualifica di pubblico ufficiale prevista dall'articolo 28, durante lo svolgimento delle mansioni e nei limiti dell'effettivo servizio, non sembra costituire, per gli ausiliari della sosta, un'innovazione sostanziale rispetto alla disciplina vigente e alla giurisprudenza. Assume invece una portata nuova per il personale incaricato della rilevazione dei sinistri, in quanto accompagna una funzione diversa e più ampia.

Il comma 10 dell'articolo 28 riserva agli organi di polizia stradale l'accertamento e la contestazione delle violazioni desumibili dalla dinamica del sinistro, affidando all'ausiliario la rilevazione e la trasmissione degli atti. Tale distinzione è coerente con un modello di ausilio tecnico, ma deve essere coordinata con l'articolo 31, comma 1, che attribuisce ai medesimi soggetti un'ampia gamma di poteri, tra cui: *a*) assumere informazioni; *b*) acquisire documenti; *c*) ispezionare veicoli, cose e luoghi diversi dalla privata dimora; *d*) effettuare rilievi e operazioni tecniche; *f*) ordinare l'immediata rimozione dei veicoli; *g*) disporre il trasporto dei mezzi in luoghi idonei; *h*) porre gli oneri a carico degli interessati.

Tali poteri eccedono la mera documentazione materiale e incidono sulla posizione dei soggetti coinvolti, sulla disponibilità dei veicoli e sulla formazione di elementi destinati a produrre effetti sanzionatori o risarcitori.

L'ampliamento richiama pertanto l'esigenza di uno stretto ancoraggio della disposizione allo specifico criterio di delega di cui all'articolo 35, comma 3, lettera *n*), della legge n. 177 del 2024, che distingue il riordino delle disposizioni sull'esercizio dei compiti di polizia stradale e sulle relative abilitazioni dal "*potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari*", da attuare tenendo conto degli assi viari e delle condizioni di particolare necessità e urgenza connesse alla loro attivazione.

Il criterio può sorreggere il rafforzamento e la razionalizzazione di attività ausiliarie tecniche e materiali e la disciplina delle relative abilitazioni. Andrebbe

tuttavia chiarito in quale modo esso consenta il passaggio dalla tradizionale funzione ausiliaria, riferita alla gestione di uno spazio o di un servizio, alla rilevazione ordinaria di un evento appartenente ai compiti propri della polizia stradale e all'esercizio dei poteri dell'articolo 31.

L'articolo 28, comma 4, non sembra infatti subordinare l'attivazione della funzione alla ricorrenza di condizioni concrete di particolare necessità e urgenza. L'immediatezza dell'evento appare riferita al momento temporale del rilievo e alla verifica della natura del sinistro e dell'assenza di lesioni, non alla necessità di attivare, nel caso concreto e in presenza di condizioni di necessità e urgenza che non consentano il dispiegamento degli ordinari servizi di polizia stradale, lo strumento ausiliario.

Non sembra in discussione, in via generale, la possibilità di ricorrere a forme ausiliarie di rilevazione dei sinistri. Occorre però precisare se l'articolo 28, comma 4, istituisca un servizio ausiliario di supporto, attivabile in situazioni qualificate, oppure in base a quale criterio attribuisca a tale personale una competenza ordinaria e autonoma nella rilevazione della categoria di sinistri individuata dal medesimo articolo, con esercizio dei poteri di cui all'articolo 31.

Sempre nella prospettiva generale indicata in premessa si colloca la previsione contenuta nell'articolo 34, comma 13, che estende la disciplina dell'articolo alle associazioni aderenti alle Reti Associative Nazionali ANPAS ODV e alla Confederazione Nazionale delle Misericordie d'Italia, iscritte nel Registro unico nazionale del Terzo settore e impegnate in attività di soccorso sanitario o di protezione civile.

Anche in questo caso andrebbe chiarito quale criterio della legge n. 177 del 2024 sorregga tale estensione.

Ciò in quanto l'articolo 34 non sembra limitarsi alla circolazione dei veicoli impiegati nei servizi di soccorso, ma estende potenzialmente l'intero regime dell'articolo, comprendente veicoli, immatricolazione, targhe, documenti, autorizzazioni, patenti, abilitazioni, formazione e conseguenze delle violazioni.

Occorrerebbe quindi chiarire se l'equiparazione sia funzionale esclusivamente ai veicoli concretamente impiegati e ai servizi effettivamente svolti dalle associazioni nel settore del soccorso sanitario o della protezione civile, nei limiti dei compiti istituzionali considerati dalla legge-delega, oppure se intenda introdurre un'assimilazione generale delle associazioni individuate e dei loro operatori ai soggetti pubblici o agli altri organismi indicati dal comma 1.

Andrebbe in particolare precisato se l'estensione riguardi soltanto il regime amministrativo dei veicoli e dei servizi oppure produca effetti anche sulle patenti, sulle abilitazioni e sulla formazione.

Merita inoltre un chiarimento la scelta di individuare nominativamente ANPAS e la Confederazione Nazionale delle Misericordie d'Italia tra i soggetti destinatari di tale disciplina, anziché, in ragione della funzione svolta, la più ampia categoria degli enti del Terzo settore autorizzati, accreditati o convenzionati per attività analoghe.

Conclusioni

9.- Sulle esposte considerazioni, la Sezione sospende l'espressione del parere, concedendo all'amministrazione richiedente il termine fino al 25 novembre 2026 per provvedere:

a) alla integrazione documentale di cui al § 4 (relativamente alla attestazione della tempestiva formalizzazione della richiesta di parere alle Camere), § 5 (relativamente alla trasmissione degli atti di concerto acquisiti), § 6 (relativamente alla trasmissione del parere della Conferenza unificata, corredato delle eventuali valutazioni e delle pedisseque modifiche del testo normativo) e § 7 (acquisizione del parere del Garante per il trattamento dei dati personali, con le modifiche all'occorrenza apportate, all'esito di eventuali osservazioni, al testo normativo);

b) al riscontro alle richieste di chiarimenti di cui al § 8.

P.Q.M.

sospende l'espressione del parere, nelle more degli adempimenti istruttori di cui in motivazione.

GLI ESTENSORI

Giovanni Grasso, Antimo Prosperi, Carla Ciuffetti, Maria Francesca Rocchetti, Davide Miniussi, Valeria Vaccaro, Sebastiano Galdino, Alessandra Guidi

IL PRESIDENTE

Roberto Chieppa

IL SEGRETARIO

Stefania Baruffi