

# CAMERA DEI DEPUTATI <sup>N. 1582</sup>

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BARTOLINI, BARCA, BRINI, CALAMINICI, BOCCHI, ADAMO, OTTAVIANO, PANI, GUASSO, BARBERA, COLURCIO, PERANTUONO, COLONNA**

*Presentata il 30 giugno 1977*

**Riordinamento delle funzioni in materia di motorizzazione e circolazione su strada e di autotrasporti di cose**

ONOREVOLI COLLEGHI! — In più occasioni, nel rilevare la sostanziale mancanza nel nostro Paese di una politica della mobilità, organicamente raccordata alla politica del territorio, sono state denunciate le gravi disfunzioni che caratterizzano l'attività amministrativa e l'intervento pubblico nel settore dei trasporti.

Purtroppo, malgrado tali denunce, malgrado gli apporti culturali che alla soluzione dei relativi problemi sono venuti dalle forze politiche e sindacali, nonché dagli studiosi, dagli esperti, dagli enti e dalle organizzazioni che operano nel settore, la situazione non solo non ha dato segni di miglioramento, ma ha addirittura fatto registrare negli ultimi tempi un pesante e nocivo deterioramento.

Il fatto è che, anche per i trasporti, così come per quasi tutti i settori della vita pubblica nazionale, si stenta a prendere coscienza della sostanziale inidoneità

anche strutturale dell'attuale assetto dei poteri pubblici. E mentre si resta inerti davanti alla ormai congenita lentezza delle procedure ed al permanente stato di confusione e di conflitto delle competenze, si resiste a qualsiasi disegno di redistribuzione organica dei compiti e dei poteri tra i diversi livelli di governo.

\* \* \*

Un aspetto, fra i più gravi, dell'attuale stato di crisi che caratterizza l'assetto istituzionale dei trasporti è quello concernente la « motorizzazione », relativamente alla quale possono riscontrarsi situazioni caratterizzate da macroscopiche carenze.

Un semplice sguardo all'attuale distribuzione delle funzioni concernenti lo specifico settore è sufficiente per rendersi conto che essa non risponde in alcun modo ai criteri di unificazione delle competenze per

settori omogenei e di distinzione tra attività di programmazione ed indirizzo ad attività di gestioni ed operative che sono, in linea di principio, delineati dalla Costituzione e comunque suggeriti dalla moderna scienza dell'Amministrazione.

Come è stato autorevolmente rilevato, in tutte le numerose leggi emanate relativamente a materie interessanti la motorizzazione e la circolazione stradale, non si è mostrata alcuna sensibilità per i problemi organizzativi: dando così vita ad uno stato di permanente e grave disordine, conseguente alla sovrapposizione di competenze dei diversi organi pubblici che hanno pervicacemente difeso, al di fuori ed al di sopra di ogni ragionevole logica di coordinamento e di razionalizzazione, i loro poteri nei singoli settori.

Emblematico al riguardo è il dettato del Codice della strada per quanto concerne l'attribuzione delle competenze, ripartite in maniera complessa e poco lineare fra Ministero dei lavori pubblici e Ministero dei trasporti, non senza un largo ricorso alle cosiddette competenze congiunte (comportanti la defatigante procedura dei provvedimenti di concerto tra le amministrazioni interessate), ed alle esplicite salvaguardie per le competenze esercitate da altri ministeri, enti, ect.

Numerose e, spesso, assurde risultano nelle leggi sulla motorizzazione e sulla circolazione stradale, le duplicazioni di strutture e le frammentazioni di funzioni fra uffici ed enti diversi; spesso aggravate, queste, dall'impiego, ai fini della discriminazione tra i diversi ambiti di competenza, di concetti o indicatori contestati o comunque di incerta interpretazione.

Ma mentre nulla è stato fatto per porre rimedio a tale stato di cose, si è gelosamente ommesso di includere il settore fra quelli per i quali era possibile operare uno sforzo innovatore, attraverso il momento regionale.

Eppure, come era stato autorevolmente rilevato, non mancavano e non mancano argomenti validissimi per assumere che ricorrono le condizioni anche giuridiche, oltre che di opportunità politica e funzionale, per riconoscere una competenza delle Regioni articolo 117 della Costituzione (ad esempio, facendo rientrare la disciplina e la polizia del traffico e della circolazione nel concetto di « polizia locale »). Così pure, si è volutamente denegata la connessione esistente fra la maggior parte delle

funzioni e delle attività connesse, a monte ed a valle, con i problemi della motorizzazione e del traffico, e quelle di competenza regionale concernenti sia la pianificazione e la gestione dei trasporti pubblici, sia la pianificazione e l'organizzazione della viabilità in sede regionale.

Nel preconcetto disegno volto a chiudere alle Regioni ogni possibilità di inserimento nel settore della motorizzazione, si è arrivati perfino ad escluderle da un effettivo ruolo nella nuova disciplina dell'autotrasporto di cose, stabilita con la legge 6 giugno 1974, n. 298; legge nella quale, insieme ad alcune positive innovazioni tendenti ad introdurre forme di autogoverno da parte delle categorie interessate, si trovano puntualmente i presupposti per una centralizzazione negli organi statali di tutti i reali poteri in materia.

\* \* \*

Il problema di una riforma del settore della motorizzazione, attraverso la quale dare al settore stesso una struttura più attuale e più aderente alla nuova realtà politico-istituzionale del Paese, insieme alla eliminazione delle duplicazioni ed al conseguimento di una razionalizzazione della distribuzione delle competenze, è stato recentemente al centro di un vivace e costruttivo dibattito, i cui momenti più salienti sono stati la Conferenza nazionale delle Regioni sui trasporti (Bologna, 13-15 maggio 1976), e la XXXIII Conferenza del Traffico e della Circolazione (Stresa 23-26 settembre 1976).

Nella prima è stato affermato, sulla base di un attento esame del problema del completamento delle funzioni regionali in materia di trasporti, che alle Regioni non possono essere sottratti due importanti comparti di ogni sistema integrato di trasporto quali sono l'autotrasporto merci e la motorizzazione civile.

Nella seconda, invece, nel corso della quale il problema è stato oggetto di una analisi approfondita sotto l'aspetto sia politico-istituzionale, che tecnico-organizzativo e giuridico, si è pervenuti alle seguenti conclusioni:

1) La riforma della motorizzazione si colloca in un momento nel quale si pone in modo prioritario ed indifferibile il problema della riforma della pubblica amministrazione, globalmente intesa; dunque, es-

sa va affrontata nel quadro di una razionale redistribuzione dei compiti tra i diversi livelli di governo e di amministrazione, in modo che al pluralismo territoriale si unisca la programmazione unitaria degli interventi pubblici;

2) in tale prospettiva risulta essenziale pervenire a tempi brevi alla unificazione in un solo Ministero di tutte le competenze statali in materia di trasporti; obiettivo da perseguire nel contesto di una definizione precisa dei compiti dell'amministrazione centrale e delle Regioni (in attuazione completa della Costituzione) e sulla base di una riagggregazione per settori omogenei delle competenze dell'amministrazione centrale;

3) l'attribuzione alla competenza regionale (su trasferimento o per delega) delle funzioni e delle attività in materia di motorizzazione, traffico e circolazione va definita in rapporto diretto con l'esigenza di mettere in grado le Regioni di disporre di tutti i poteri necessari per attuare in maniera articolata l'intera politica del territorio e la connessa politica dei trasporti;

4) al fine di una gestione efficiente del settore, debbono essere poste in atto forme collaborative fra la pubblica amministrazione ed enti pubblici funzionali, idonei per la loro struttura organizzativa, per l'affidamento a questi servizi e attività di natura tecnico-operativa, ferme restando le responsabilità primarie della pubblica amministrazione.

\* \* \*

Muovendo dalle anzidette premesse, sulla base della soprariferita analisi della situazione ed in aderenza con i voti espressi nelle qualificate sedi sopraricordate, è stato elaborato l'unità proposta di legge.

Fra i criteri informativi di esso vi è, innanzitutto, la distinzione, nell'ambito delle funzioni in materia di motorizzazione, circolazione e traffico, fra attività di programmazione e di indirizzo ed attività di gestione operative, allo scopo prioritario di realizzare una assoluta chiarezza di ruoli nell'ambito di un modello organizzativo in linea con la moderna scienza dell'amministrazione.

Altro criterio ispiratore della proposta di legge è l'accorpamento in un unico Ministero di tutte le funzioni di programmazione e di indirizzo in materia di motorizzazione, circolazione e traffico. Troppe so-

no, infatti, le interconnessioni e le interdipendenze che sussistono fra gli interventi pubblici nei settori della motorizzazione privata, del traffico e della circolazione, dei trasporti pubblici, della mobilità, della pianificazione del territorio per pensare che le funzioni di programmazione e di indirizzo possano restare suddivisi tra Amministrazione centrali diverse.

Infine, sviluppando il modello organizzativo di cui sopra, si è seguito il criterio dell'affidamento alle Regioni, per trasferimento o per delega, delle funzioni concernenti la gestione operativa.

In effetti, la funzione ed il ruolo specifico della motorizzazione privata nel sistema dei trasporti, fa ritenere preminente la connessione con le attività pubbliche di pianificazione e gestione dei trasporti pubblici e di pianificazione ed organizzazione della viabilità in sede regionale e locale.

E del resto è proprio in tale sede che trovano il loro centro di imputazione politica la massima parte delle attività di pianificazione degli insediamenti, delle infrastrutture e dei servizi (residenziali, socio-assistenziali, commerciali, turistici, del tempo libero, etc.) che incidono in modo determinante sulla creazione di esigenze di mobilità. Si tratta di funzioni ed attività pubbliche che hanno come perno centrale la disciplina e l'organizzazione di un corretto uso del territorio; e, dunque, di funzioni che non soltanto per vincolo costituzionale, ma anche per esigenze pratiche e ragioni di scienza dell'Amministrazione, richiedono di essere risolte in modo articolato e diversificato, con riferimento alle specifiche situazioni delle singole aree territoriali e pertanto sulla base di decisioni assunte in sede locale.

\* \* \*

Sviluppando gli anzidetti criteri, la proposta di legge tende ad introdurre nella legislazione vigente le necessarie modifiche, relativamente all'attuazione ed al modo di svolgimento delle funzioni in materia di motorizzazione, circolazione ed autotrasporto di cose.

L'articolo 1 sancisce il principio che lo assolvimento di funzioni in materia di motorizzazione, circolazione stradale ed autotrasporto di cose, fa parte del momento programmatico e di ordinamento dei tra-

sporti e dell'organizzazione del territorio; con la conseguente affermazione della competenza da parte dello Stato, delle Regioni e degli Enti territoriali locali, secondo i rispettivi livelli di responsabilità.

L'articolo 2 realizza il concetto dell'accorpamento delle funzioni in un unico Ministero, accentrando nel Ministero dei trasporti le attività di indirizzo e di programmazione; ma allo stesso tempo riconosce la facoltà delle Regioni, nell'ambito delle funzioni in materia di urbanistica e trasporti, di stabilire indirizzi e di coordinare gli interventi per l'organizzazione della circolazione e del traffico e per l'assolvimento degli altri compiti attinenti la motorizzazione, specie per quanto riguarda la sicurezza dei veicoli e dei conducenti.

L'articolo 3 realizza lo strumento giuridico per l'intervento regionale in materia di organizzazione della circolazione, consentendo alle Regioni di prescrivere l'adozione di determinati provvedimenti quando questi siano riconosciuti corrispondenti alla necessità di realizzare un congruo uso del territorio, ovvero risultino in armonia con la linea della politica regionale dei trasporti; pieno collegamento, dunque, con le competenze regionali in materia di urbanistica e di trasporto.

Sempre l'articolo 3 trasferisce alle Regioni determinati poteri di « polizia locale » attualmente attribuiti ai Prefetti, ovvero di natura tecnica implicanti, comunque un giudizio attinente all'organizzazione del territorio.

Alle Regioni è, altresì, delegato il potere di esaminare e decidere sui ricorsi avverso i provvedimenti degli Enti proprietari di strade.

L'articolo 4 attribuisce alle Regioni le facoltà in materia di rilascio delle autorizzazioni per le competizioni sportive svolgentisi sulle strade, attualmente considerate come autorizzazioni di polizia e, pertanto, demandate ai Prefetti ed ai Questori.

L'articolo 5 disciplina il rilascio delle autorizzazioni per i trasporti di cui all'articolo 10 del Testo unico 15 giugno 1959, n. 393, modificato dall'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 313. E mentre lascia al Ministero dei trasporti la competenza ad accordare dette autorizzazioni per le auto-

strade (dato l'interesse preminentemente nazionale dei trasporti effettuati sulle stesse), attribuisce per delega alle Regioni la facoltà di consentire o meno tali trasporti sulle strade ordinarie.

Gli articoli 6 e 7 trasferiscono dal Ministero dei lavori pubblici al Ministero dei trasporti le funzioni rispettivamente in materia di insegne, cartelli e sorgenti luminose ovvero di passaggi a livello, stabilendo peraltro l'obbligo di sentire la Regione competente.

L'articolo 8 attribuisce alle Regioni per delega le funzioni in materia di accertamenti tecnici, ammissioni alla circolazione, targhe di riconoscimento, circolazione su strada delle macchine agricole, dei cartelli e delle macchine operatrici.

Peraltro, vengono conservate al Ministero dei trasporti le funzioni in materia di omologazione dei tipi di autoveicoli, motoveicoli, ciclomotori, rimorchi e macchine agricole nonché di unificazione delle caratteristiche costruttive degli autobus per servizi di linea urbani, suburbani ed interurbani.

Allo stesso Ministero viene confermata la competenza ad emanare le prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza dei veicoli, come previsto dall'articolo 53 e dal comma terzo dell'articolo 72 del Testo unico 15 giugno 1959, n. 393, e per l'adeguamento dei veicoli in circolazione alle norme contenute nelle leggi 5 maggio 1976, n. 313 e 6 giugno 1974, n. 298. Nelle norme in questione, di particolare rilevanza ai fini della riforma del settore al quale si mira, si sostanziano i criteri ispiratori della riforma stessa.

Infatti, ripartendo fra Ministero dei trasporti e Regioni, in base al carattere delle funzioni, i compiti relativi, si realizza il principio della ripartizione delle responsabilità fra più livelli, distinguendo fra funzioni di indirizzo e funzioni operative.

È innegabile, infatti, che le funzioni in parola coinvolgono interessi ed attività di competenza statale ed interessi ed attività di competenza regionale. Così come non si può certo mettere in dubbio l'esigenza di una normativa uniforme. Ma ciò non può significare che all'uniformità di disciplina tecnica debba corrispondere l'accentramento degli organi amministrativi preposti alla sua applicazione. E pertanto, appare del

tutto normale che le funzioni in parola siano esercitate a livello locale. Il che è, del resto, quanto avviene in numerosi Paesi a struttura decentrata (Stati Uniti, Germania, Austria, Canada, Inghilterra, Jugoslavia).

Inoltre, attribuendo alle Regioni tutti i compiti gestionali in materia di legittimazione della circolazione, controlli tecnici etc. oggi frazionati fra diversi uffici pubblici (Ufficio provinciale MCTC, PRA, etc.) si realizza l'altro non meno importante principio della unificazione delle competenze anche al livello esecutivo.

Analogamente, il successivo *articolo 9* ripartisce fra Ministero dei trasporti e Regioni in materia di guida dei veicoli e condotta degli animali ed unifica nelle Regioni stesse tutte le attività esecutive in tale importante settore.

In particolare, vengono attribuite alle Regioni non soltanto le funzioni di rilascio, di conferma e di sospensione della patente di guida (oggi di competenza delle Prefetture), ma anche quelle sul controllo dei requisiti fisici, psichici e morali, nonché di effettuazione dell'esame di idoneità (oggi di competenza dell'Ufficio MCTC). Alle Regioni è attribuita, altresì, la competenza ad autorizzare le scuole guida ed a vigilare sul funzionamento delle stesse.

L'*articolo 10* delega alle Regioni il rilascio dei permessi internazionali di guida (oggi di competenza delle Prefetture).

L'*articolo 11* prescrive l'obbligo dell'intesa con la Regione territorialmente competente per l'autorizzazione da parte dell'Ente proprietario della strada a collocare i segnali di precedenza all'incrocio su strade di montagna con autoveicoli adibiti a servizio pubblico di linea.

L'*articolo 12*, secondo la logica della competenza regionale su quanto concerne i trasporti, delega alle Regioni la facoltà di sospendere la carta di circolazione dei veicoli a carico dei quali siano state accertate più di tre infrazioni alle disposizioni sul limite massimo di carico.

Sempre secondo la logica anzidetta, l'*articolo 13* attribuisce alle Regioni la facoltà di controllare i documenti di viaggio prescritti dalle norme comunitarie per i trasporti di merci.

Analogamente, in base all'articolo 14, viene delegata alle Regioni la facoltà di sospendere la carta di circolazione del veicolo adibito al trasporto di persone, con il quale sia stata commessa l'infrazione di impiegarlo per un uso pubblico diverso da quello per il quale è stata rilasciata la carta stessa, ovvero di impiegarlo abusivamente all'uso di noleggio con conducente ovvero all'uso pubblico di linea o da piazza.

L'*articolo 15* disciplina in modo sostanzialmente diverso le funzioni in materia di prescrizioni sui servizi da piazza e da noleggio. Infatti, mentre è conservata ai Comuni la facoltà di dettare tali prescrizioni, è soppressa la preventiva approvazione delle prescrizioni stesse del Ministero dei trasporti.

Peraltro, la determinazione del numero, del tipo e delle caratteristiche degli autobus in servizio da noleggio con conducente è attribuita alla Regione, stante la stretta e diretta connessione riscontrabile fra l'esercizio di tale facoltà e quella primaria di ordinamento degli autoservizi.

L'*articolo 16* innova in materia di funzioni di polizia stradale, riservando l'espletamento dei relativi servizi al Corpo della polizia stradale, agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria ed ai Corpi di polizia municipale; eliminando così le pletoriche categorie di funzionari, impiegati, etc. di enti vari che tali servizi non sono in realtà in grado di espletare in maniera organica e continuativa.

Particolarmente importante è la facoltà accordata al Ministero dei trasporti di impartire direttive di carattere generale per lo espletamento dei servizi di polizia stradale; si viene con ciò a creare quel rapporto di dipendenza funzionale dei corpi adibiti ai servizi di polizia stradale dall'Amministrazione centrale, competente in materia di circolazione e traffico, che potrà consentire di ricavare dall'osservanza diretta della circolazione e dai rilevamenti sugli incidenti stradali gli elementi per le necessarie valutazioni sulla rispondenza alle esigenze dell'attuale disciplina ed organizzazione della circolazione e del traffico.

L'*articolo 17*, mentre conferma le norme concernenti il sistema delle sanzioni relative alla circolazione stradale, unifica le procedure delle segnalazioni in materia.

L'articolo 18 innova in materia di proventi delle oblazioni e delle condanne stabilendo che i proventi stessi siano devoluti secondo diverse percentuali ed in rapporto al luogo dell'accertamento, allo Stato, alle Regioni ed ai Comuni.

L'articolo 19 mira a dare organicità all'espletamento delle funzioni in materia di studi sulla motorizzazione e circolazione e di interventi atti a migliorare l'educazione stradale.

In esso si prevede che le competenze relative siano suddivise fra Ministero dei trasporti, relativamente agli studi ed agli interventi che corrispondono ad un interesse nazionale, e Regioni relativamente agli interventi che rivestono un carattere locale e che si svolgono nell'ambito locale.

Per l'assolvimento dei relativi compiti vengono istituiti un Comitato centrale presso il Ministero dei trasporti e Comitati regionali presso le Regioni.

L'articolo 20, in coerenza con i principi ispiratori del riordinamento del settore, introduce talune innovazioni relativamente alle funzioni in materia di autotrasporto di cose, così come disciplinate dalla legge 6 giugno 1974, n. 298.

Dette innovazioni sono essenzialmente le seguenti:

a) le funzioni periferiche, anziché agli Uffici provinciali del Ministero dei trasporti, sono affidate alle Regioni;

b) conseguentemente la composizione dei Comitati provinciali è modificata sostituendo nella stessa ai funzionari degli uffici della Motorizzazione quelli preposti agli uffici regionali competenti;

c) la composizione dei Comitati regionali è allargata ai Presidenti dei Comitati provinciali al fine di rafforzare la funzione di coordinamento assegnata ai Comitati stessi.

L'articolo in parola fa obbligo ai Comitati regionali di elaborare, entro un anno dall'entrata in vigore della legge, proposte relative ai centri intermodali di trasporto (interporti, autoporti, centri merci, aree di sosta attrezzate per l'autotrasporto, etc), quale contributo alla definizione dei piani

di organizzazione territoriale e dei trasporti.

Come si vede, ferma restando la struttura della legge 6 giugno 1974, n. 298 e senza modificare il quadro delle articolazioni sulle quali è basato l'Albo nazionale degli Autotrasportatori, con la presente legge si tende ad accentuare le funzioni delle Regioni in materia. In tal modo esse verranno ad inserirsi organicamente nell'azione direttiva e di programmazione di un settore, quello dell'autotrasporto di cose, la cui funzione si salda direttamente con quella relativa ai trasporti e, più in generale con quella di promozione sociale ed economica per le quali le Regioni hanno responsabilità primarie.

L'articolo 21 statuisce il trasferimento degli attuali Uffici provinciali della Motorizzazione civile alle Regioni, alle quali passerà, naturalmente, il personale dipendente degli uffici stessi.

L'articolo 22 prevede la facoltà per le Regioni di avvalersi, per l'espletamento delle funzioni in materia di motorizzazione, circolazione od autotrasporto alle stesse trasferite o delegate, di Enti pubblici ai quali potranno essere affidati specifici compiti gestionali.

Nell'articolo è precisato che dovrà trattarsi di Enti pubblici definiti come tali dalla legge 20 marzo 1975, n. 70, le cui finalità istituzionali siano in armonia con i compiti che agli stessi si intendono affidare.

Nello stesso articolo viene statuito che fino a quando non sarà diversamente disposto da una legge regionale, gli accertamenti tecnici sugli autoveicoli (revisioni, collaudi, etc) e gli esami di idoneità dei conducenti, debbano essere eseguiti dai funzionari a tali funzioni abilitati dai trasferiti Uffici della Motorizzazione civile.

L'articolo 23 abroga o modifica le disposizioni contrarie alla nuova legge.

Gli articoli 24 e 25 contengono le disposizioni finanziarie relative alle variazioni dei capitoli di spesa, conseguenti all'applicazione della nuova legge e del passaggio alle Regioni di determinate funzioni.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

L'assolvimento di funzioni in materia di motorizzazione, circolazione stradale e autotrasporto di cose rientra nei poteri attribuiti ai diversi livelli di Governo, per la programmazione e l'ordinamento dei trasporti, nonché per l'organizzazione del territorio.

Nel quadro del vigente ordinamento istituzionale, all'assolvimento delle funzioni in materia di motorizzazione, circolazione stradale ed autotrasporto di cose concorrono, secondo le rispettive competenze, lo Stato, le Regioni e gli Enti territoriali locali (Comuni e Provincie).

## ART. 2.

Salvo quanto disposto nei successivi articoli, tutte le funzioni in materia di motorizzazione e circolazione su strada, attribuiti dal Testo unico 15 giugno 1959, n. 393 e dal Regolamento di esecuzione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, e dalle successive disposizioni modificative od integrative dello stesso congiuntamente o disgiuntamente al Ministero dei trasporti e/o al Ministero dei lavori pubblici, spettano al Ministero dei trasporti.

Al predetto Ministero compete, altresì, di impartire direttive di carattere generale o particolare quando ciò sia specificatamente previsto dalle disposizioni legislative, riflettenti la circolazione stradale.

Nell'esercizio delle funzioni di competenza in materia di urbanistica e trasporti, le Regioni hanno la facoltà di stabilire indirizzi e di coordinare gli interventi per l'organizzazione della circolazione e del traffico e per l'assolvimento degli altri compiti attinenti la motorizzazione, specie per quanto riguarda la sicurezza dei veicoli e dei conducenti.

## ART. 3.

Ferme restando le attribuzioni agli Enti proprietari delle strade, di cui agli articoli 3 e 4 del Testo unico 15 giugno 1959, n. 393, le Regioni, sentiti Comuni e Pro-

vincie interessati, possono prescrivere che per le strade comunali o provinciali ovvero per i tratti di strade che comunque attraversino centri abitati siano adottati determinati provvedimenti qualora questi siano riconosciuti corrispondenti alla necessità di realizzare un congruo uso del territorio o risultino in armonia con le linee della politica regionale dei trasporti.

È trasferito alle Regioni:

a) il potere di sospendere temporaneamente la circolazione per motivi di pubblico interesse di tutti o di alcune categorie di utenti sulle strade fuori dei centri abitati, ovvero sui tratti di strade non comunali che attraversino centri abitati;

b) il potere di impartire prescrizioni per il transito periodico di armenti e di greggi dalla pianura alla montagna e viceversa, determinando, quando occorra, gli itinerari e gli intervalli di tempo e di spazio;

c) il potere di decidere, in caso di mancato accordo fra Enti diversi proprietari di due strade a precedenza, relativamente alla imposizione dell'obbligo di arrestarsi al crocevia e di dare la precedenza ad una delle due strade.

Alla Regione è, altresì, delegata la funzione di esaminare e di decidere sui ricorsi gerarchici presentati avverso le ordinanze degli Enti proprietari delle strade.

Il provvedimento previsto dall'articolo 5 del Testo unico 15 giugno 1959, n. 393, di esclusione del transito su talune autostrade, anche in via permanente, di determinate categorie di veicoli, qualora le esigenze della circolazione lo richiedano, è assunto con decreto del Ministero dei trasporti, sentite le Regioni interessate.

#### ART. 4.

La facoltà di rilasciare l'autorizzazione per lo svolgimento di competizioni sportive su strade o aree pubbliche, di cui ai commi primo e secondo dell'articolo 9 del Testo unico 15 giugno 1959, n. 393, è trasferita alla Regione o alle Regioni territorialmente competenti.

Alla Regione o alle Regioni spetta di nominare il tecnico, scegliendolo fra i propri funzionari o fra quelli di altri Enti pubblici, con il consenso degli stessi ovvero fra i liberi professionisti iscritti al-



l'albo dell'ordine degli ingegneri che posseggono una specifica competenza in materia, per provvedere al collaudo del percorso delle gare di velocità previsto dal comma terzo dell'articolo sopra citato.

È soppresso il preventivo nulla osta del Ministero dei lavori pubblici e la necessità dell'intervento al collaudo di un rappresentante della Direzione generale della Motorizzazione civile.

#### ART. 5.

Ferma restando la competenza del Ministero dei trasporti relativamente alle autostrade, la facoltà di rilasciare autorizzazioni in materia di trasporti eccezionali e veicoli eccezionali, di cui all'articolo 10 del Testo unico 15 giugno 1959, n. 393 e modificato dall'articolo 1 della legge 5 maggio 1976, n. 313, è delegata alla Regione competente territorialmente per il luogo di inizio del trasporto od ove ha sede l'impresa proprietaria del veicolo.

I limiti dell'indennizzo eventualmente dovuto per l'usura della strada, di cui al comma quarto del citato articolo 10, sono stabiliti dall'ANAS per le strade Statali ed Autostrade e dalle Regioni per tutte le altre strade.

#### ART. 6.

Ferme restando le distanze, prescritte dall'articolo 11 del Testo unico del 15 giugno 1959, n. 393, dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari dal confine della carreggiata o dai segnali stradali, la competenza a stabilire con decreto la distanza fra i cartelli è attribuita al Ministero dei trasporti che, ove esistano vincoli a tutela delle bellezze naturali o del paesaggio o di cose di interesse storico ed artistico, provvede di concerto con il Ministero dei beni culturali e con la Regione competente territorialmente.

#### ART. 7.

In caso di contestazione, relativamente al riconoscimento della pubblica utilità ed indifferibilità ed urgenza ai fini della applicazione delle leggi sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità nell'esecuzione delle opere necessarie ad assicurare la visibilità della strada ferrata richiesta dal

comma 7 dell'articolo 15 del Testo unico 15 giugno 1959, n. 393, la decisione compete al Ministero dei trasporti, sentita la Regione.

ART. 8.

Salvo quanto precisato al comma secondo del presente articolo, le funzioni di cui al Titolo V del Testo unico 15 giugno 1959, n. 393, in materia di accertamenti tecnici ammissione alla circolazione, targhe di riconoscimento, circolazione su strada delle macchine agricole dei carrelli e delle macchine operatrici sono delegate alle Regioni.

Restano ferme le attribuzioni del Ministero dei trasporti in materia di:

a) omologazione dei tipi di autoveicoli, motoveicoli, ciclomotori e rimorchi prodotti in serie nonché delle macchine agricole, come previsto dall'articolo 53 e dal comma terzo dell'articolo 72 del Testo unico 15 giugno 1959, n. 393;

b) unificazione delle caratteristiche costruttive degli autobus per servizi di linea urbani, suburbani ed interurbani, dei filobus urbani e suburbani;

c) prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza dei veicoli, di cui alla legge 25 novembre 1975, n. 707;

d) adeguamento dei veicoli in circolazione alle norme contenute nelle leggi 5 maggio 1976, n. 313 e 6 giugno 1974, n. 298 e successive modificazioni.

ART. 9.

Ferme restando la particolare facoltà attribuita dalla legge 14 febbraio 1974, n. 62, al Ministero dei trasporti di impartire prescrizioni relativamente alla abilitazione alla guida con la patente di categoria F, nonché di stabilire i requisiti, le modalità e i programmi per il conseguimento del certificato di attribuzione professionale, le altre funzioni indicate nel Titolo VI del Testo unico 15 giugno 1959, n. 393, in materia di guida dei veicoli e condotta degli animali sono delegate alle Regioni.

Lo schedario dei titolari delle patenti di guida, di cui all'articolo 92 della legge sopracitata, ha sede presso la Regione nel cui territorio ricade il Comune di nascita del conducente.

Per consentire alle Regioni l'osservanza di quanto disposto dai commi primo e se-

condo dell'articolo 82 nonché dal comma terzo e quarto dell'articolo 84, le Prefetture ovvero le Questure trasmettono periodicamente al Presidente della Giunta regionale l'elenco delle persone che si trovino nelle condizioni indicate nei commi di cui sopra.

Sono soppressi:

a) il parere dell'Ispettorato della motorizzazione in sede di adozione dei provvedimenti di sospensione della patente, di cui ai commi terzo, quarto e quinto dell'articolo 91;

b) la comunicazione dei provvedimenti adottati ed annotati sullo schedario al Ministero dei lavori pubblici, di cui al comma terzo dell'articolo 92.

Le Commissioni medico-provinciali di cui al terzo comma dell'articolo 91 sono presiedute dal medico provinciale e composte da due membri nominati dalla Regione.

Averso il giudizio della Commissione medica provinciale è ammesso il ricorso alla Regione che decide avvalendosi eventualmente del parere di un organo sanitario a tale fine dalla stessa costituito.

La validità della patente è confermata dalla Regione che l'ha rilasciata.

Restano fermi i poteri attribuiti dall'autorità giudiziaria ai sensi del comma sesto e settimo dell'articolo 91.

#### ART. 10.

È delegato alla Regione il rilascio dei permessi internazionali di guida di cui all'articolo 99 del Testo unico 15 giugno 1959, n. 393.

#### ART. 11.

L'autorizzazione dell'Ente proprietario della strada per la collocazione degli appositi segnali, di cui all'articolo 108 del Testo unico 15 giugno 1959, n. 393, è accordata previa intesa con la Regione territorialmente competente.

#### ART. 12.

La facoltà di sospendere l'efficacia della carta di circolazione, di cui al comma quinto dell'articolo 121 del Testo unico 15 giugno 1959, n. 393, modificato dall'arti-

colo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 313, è delegata alla Regione nella cui circoscrizione è immatricolato il veicolo a carico del quale sono state accertate più di tre infrazioni alle disposizioni dell'articolo 33 del Testo unico sopra citato.

A tal fine tutte le contravvenzioni elevate in applicazione dell'articolo 5 della legge 5 maggio 1976, n. 313, devono essere notificate alla Regione che ai sensi dell'articolo 8 della presente legge ha rilasciato la carta di circolazione.

ART. 13.

La facoltà di controllare i libretti individuali conservati dalla impresa e i registri di servizio di cui agli articoli 14 e 15 del regolamento (CEE) n. 543/1969 è attribuita ai funzionari della Regione.

ART. 14.

La facoltà di sospendere la carta di circolazione del veicolo con il quale è stata commessa l'infrazione di adibirlo abusivamente all'uso di noleggio con conducente ovvero all'uso pubblico per il trasporto di persone, di cui all'articolo 2 della legge 1° giugno 1966, n. 416, ovvero di adibirlo ad un uso pubblico diverso da quello per il quale è stata rilasciata la carta di circolazione di cui alla legge 9 luglio 1967, n. 572, è delegata alla Regione nella cui circoscrizione è immatricolato il veicolo.

ART. 15.

La facoltà di dettare prescrizioni per quanto riguarda il numero, il tipo e le caratteristiche degli autoveicoli destinati al servizio da piazza e per le autovetture destinate al servizio da noleggio con conducente è attribuita ai Comuni che emanano, altresì, i regolamenti di cui al comma primo dell'articolo 113 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740.

La facoltà di cui al comma precedente relativamente agli autobus in servizio da noleggio con conducente è attribuita alla Regione. La segnalazione di cui al comma secondo dell'articolo 113 del regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740, è inviata alla Regione.

È soppressa la preventiva approvazione delle prescrizioni in materia di servizi da piazza e da noleggio da parte del Ministero dei trasporti.

ART. 16.

L'espletamento dei servizi di polizia stradale è riservato:

a) agli ufficiali, sottufficiali, graduati e guardie della specialità polizia stradale del corpo delle guardie di pubblica sicurezza;

b) agli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria indicati nei commi primo e secondo dell'articolo 221 del Codice di procedura penale;

c) gli ufficiali, sottufficiali e vigili dei Corpi di polizia municipale, costituiti in forza di regolamenti approvati dal Ministero dell'interno.

Il Ministero dei trasporti ha la facoltà di impartire direttive di carattere generale per l'espletamento dei servizi di polizia stradale ai fini del miglioramento della circolazione stradale e della prevenzione degli incidenti.

Analoga facoltà è attribuita alle Regioni per il perseguimento di particolari finalità attinenti il territorio di competenza.

ART. 17.

Ferme restando le restanti norme relative al sistema sanzionatorio in tema di circolazione stradale, come stabilite dalla legge 3 maggio 1967 n. 317 e successive modificazioni, il rapporto di cui all'articolo 8 della legge stessa viene presentato al Presidente della Giunta Regionale, oltre che nei casi previsti, anche in quelli in cui si tratta di sanzioni amministrative conseguenti ad infrazioni di cui alle lettere a), b) e c) dell'articolo 7 della legge sopramenzionata.

ART. 18.

Il provento delle oblazioni e delle condanne a pene pecuniarie è devoluto:

a) se l'accertamento è avvenuto su autostrade o su strade statali o provinciali o comunali al di fuori di centri abitati, per il 60 per cento ad un fondo speciale costituito presso il Ministero dei trasporti, per

il 40 per cento alla Regione nel cui territorio è stata commessa l'infrazione;

b) se l'accertamento è avvenuto su strada comunale all'interno dei centri abitati o, comunque, se l'accertamento sia stato eseguito da un ufficiale o sottufficiale o vigile del Corpo di polizia municipale, al Comune.

ART. 19.

L'elaborazione e l'attuazione di programmi relativi a studi sulla motorizzazione e circolazione nonché ad interventi atti a migliorare l'educazione stradale sono di competenza del Ministero dei trasporti relativamente agli studi ed agli interventi che corrispondono ad un interesse nazionale, ovvero delle Regioni per gli studi e gli interventi che rivestono un carattere locale e che si svolgono nell'ambito regionale.

All'assolvimento delle funzioni di cui sopra, il Ministero dei trasporti e le Regioni provvedono rispettivamente a mezzo del Comitato centrale ovvero dei Comitati regionali per gli studi sulla motorizzazione e circolazione e per gli interventi in favore dell'educazione stradale. Il Comitato centrale e i Comitati regionali per gli studi sulla motorizzazione, e circolazione per gli interventi in favore della educazione stradale hanno sede rispettivamente presso il Ministero dei trasporti e presso le Regioni.

La composizione di detti Comitati è stabilita con decreto del Ministero dei trasporti, per il Comitato centrale, e con deliberazione del Consiglio Regionale per i Comitati regionali.

Il Ministero dei trasporti, di concerto con il Ministero del Tesoro, ovvero le Regioni sulla base delle proposte elaborate dai rispettivi comitati, determinano ogni anno la destinazione dei proventi dei fondi di cui al primo comma della lettera a) dell'articolo 18 della presente Legge stabilendo le quote da destinare agli studi e agli esperimenti sulla motorizzazione e circolazione stradale ovvero all'educazione e alla propaganda per la prevenzione degli incidenti stradali.

I Comuni determinano ogni anno con deliberazione dei rispettivi Consigli, quale parte dei proventi ad essi spettanti ai sensi del primo comma della lettera b) del presente articolo, possa essere destinata:

a) al miglioramento della segnaletica stradale;

b) ad altre iniziative aventi lo scopo di favorire le condizioni di svolgimento della circolazione stradale.

Il Ministero dei Trasporti, di concerto con il Ministero del Tesoro e sulla base del parere espresso dal Comitato centrale per gli studi sulla motorizzazione e circolazione e per gli interventi in favore della educazione stradale, nonchè i Comuni, nello stabilire la destinazione dei proventi delle oblazioni e delle condanne, nell'ambito delle rispettive competenze come sopra specificato, possono decidere che una quota parte dei proventi stessi sia devoluta all'assistenza e alla previdenza degli appartenenti ai corpi di polizia di cui all'articolo 12.

#### ART. 20.

Ferme restando le competenze specifiche del Ministero dei trasporti, le funzioni comunque affidate dalla legge 6 giugno 1974 n. 298 ad uffici periferici del Ministero stesso sono delegate alle Regioni.

Gli Albi provinciali dell'autotrasporto di cose per conto terzi di cui all'articolo 1 della Legge indicata al precedente comma sono istituiti presso la Regione.

Presso le Regioni sono costituiti i Comitati Provinciali per l'Albo di cui al primo comma della lettera b) dell'articolo 2 della legge 6 giugno 1974, n. 298, nonchè le speciali Commissioni per il trasporto di cose in conto proprio istituite ai sensi del primo comma dell'articolo 33 della legge stessa.

Le funzioni di segreteria dei Comitati provinciali e regionali per l'Albo degli autotrasportatori in conto terzi, nonchè delle Commissioni per le licenze per il trasporto in conto proprio sono svolte dagli uffici della Regione.

Nella composizione dei Comitati provinciali di cui all'articolo 4 della legge 6 giugno 1974 n. 298, il funzionamento di cui alla lettera b) è sostituito dal funzionario regionale addetto al settore dell'autotrasporto di cose in conto terzi che assume le funzioni di vice presidente.

La composizione dei Comitati Regionali di cui all'articolo 5 della legge 6 giugno 1974 n. 298 è integrata con i presidenti dei Comitati provinciali.

Entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge, i Comitati regionali, ai fini dei piani di organizzazione territoriale e dei trasporti, elaborano proposte re-

lative ai centri intermodali di trasporto (interporti, autoporti, centri merci, aree di sosta attrezzate per l'autotrasporto, etc.).

Nello stabilire, ai sensi del secondo comma dell'articolo 63 della legge 6 giugno 1974, n. 298, la misura annuale del contributo per l'iscrizione all'Albo, il Ministero dei trasporti fissa altresì la quota del gettito del contributo stesso da attribuire alle Regioni tenendo conto degli stessi criteri indicati al successivo comma terzo del citato articolo.

ART. 21.

Sono trasferiti alle Regioni gli Uffici provinciali della motorizzazione civile.

Il Ministero dei trasporti determinerà i propri organi ai quali saranno trasferite le funzioni amministrative che, già esercitate all'atto del loro trasferimento alle Regioni dagli uffici trasferiti di cui al precedente comma, residuano alla competenza statale con l'entrata in vigore della presente legge.

Per quanto riguarda il passaggio del personale dipendente dagli uffici trasferiti dallo Stato alle Regioni nonché la successione della Regione allo Stato nei diritti ed obblighi inerenti gli immobili, l'arredamento, gli archivi, i documenti e quanto altro abbia attinenza con le funzioni esercitate, valgono in quanto applicabili le norme di cui al decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5.

ART. 22.

Per l'espletamento delle funzioni trasferite o delegate di cui alla presente legge, le Regioni hanno la facoltà di avvalersi di Enti pubblici di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, ove ciò risulti in armonia con le finalità istituzionali degli Enti stessi così come indicate dal provvedimento di riconoscimento adottato ai sensi della legge sopracitata, rappresenti un completamento ed un'integrazione di compiti analoghi dagli stessi già svolti e possa avvenire in massima parte attraverso le dotazioni tecniche e di personale delle quali essi già dispongono.

Fino a quando non sia diversamente disposto con legge regionale, gli accertamenti tecnici di cui all'articolo 54 della legge 15 giugno 1959, n. 363 e gli esami di idoneità di cui all'articolo 85 della stessa leg-



ge, sono eseguiti dai funzionari espressamente indicati dalla legge 16 febbraio 1967, n. 14.

ART. 23.

La presente legge abroga o modifica il testo unico 15 giugno 1959, n. 393, il Regolamento di esecuzione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420, la legge 6 giugno 1974, n. 298 e altre disposizioni in vigore in quelle parti nelle quali risultino contrari od incompatibili con la presente legge.

ART. 24.

Il Ministero del tesoro, sentiti i Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti, è autorizzato ad apportare le necessarie variazioni agli stati di previsione dei due citati Ministeri, in conseguenza del trasferimento di funzioni dall'uno all'altro Ministero ovvero alle Regioni così come stabilito nella presente legge, nonché del personale statale adibito agli uffici soppressi o con le connesse spese di funzionamento.

ART. 25.

Le spese aggiuntive connesse al trasferimento alle Regioni delle funzioni statali e del relativo personale, sono determinate ai sensi e con le modalità di cui alla legge 16 maggio 1970, n. 281.

ART. 26.

La presente legge entra in vigore 30 giorni dopo quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana.