

LEGGE REGIONALE 21 luglio 2026, n. 13

Valorizzazione e tutela dei motoveicoli e degli autoveicoli di interesse storico e collezionistico.

Il Consiglio regionale ha approvato

Il Presidente della Giunta regionale

p r o m u l g a

la seguente legge regionale:

Art. 1

Finalità.

1. La Regione del Veneto riconosce, tutela e promuove il motorismo storico quale elemento che caratterizza il patrimonio storico e culturale del Veneto e quale veicolo di promozione turistica del territorio, con la finalità di preservare i veicoli di interesse storico e collezionistico e di riconoscerli come patrimonio valoriale idoneo a generare positivi riflessi turistici anche tramite l'organizzazione di manifestazioni a tema.

Art. 2

Modalità di circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico.

1. Al fine di valorizzare il segmento turistico collegato al settore dei veicoli di interesse storico e collezionistico nella Regione del Veneto, i motoveicoli e gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico muniti di Certificato di rilevanza storica (CRS), con data di costruzione superiore a trenta anni e non utilizzati per l'attività professionale, sono esclusi dai provvedimenti di limitazione della circolazione adottati ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo codice della strada".

2. Gli autoveicoli e motoveicoli muniti di CRS, con data di costruzione compresa tra venti e trenta anni, sono esclusi dai provvedimenti di limitazione della circolazione per recarsi presso officine e carrozzerie autorizzate per attività di controllo e manutenzione dei veicoli, oltre che per partecipare a raduni e manifestazioni riguardanti veicoli storici.

3. La possibilità di circolazione prevista nei precedenti commi 1 e 2, salva diversa indicazione dei sindaci, non opera in caso di attivazione delle misure temporanee emergenziali di limitazione della circolazione, adottate nei casi di persistente accumulo degli inquinanti. È fatta inoltre salva la possibilità per i sindaci di vietare la circolazione dei veicoli di cui ai commi 1 e 2, con adeguata motivazione, nel caso di particolari esigenze di prevenzione degli inquinamenti.

Art. 3

Clausola di neutralità finanziaria.

1. All'attuazione della presente legge si provvede senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

La presente legge sarà pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge della Regione veneta.

Venezia, 21 luglio 2026

Alberto Stefani

INDICE

Art. 1 - Finalità.

Art. 2 - Modalità di circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico.

Art. 3 - Clausola di neutralità finanziaria.

Dati informativi concernenti la legge regionale 21 luglio 2026, n. 13

Il presente elaborato ha carattere meramente informativo, per cui è sprovvisto di qualsiasi valenza vincolante o di carattere interpretativo. Pertanto, si declina ogni responsabilità conseguente a eventuali errori od omissioni.

Per comodità del lettore sono qui di seguito pubblicati:

- 1 - Procedimento di formazione
- 2 - Relazione al Consiglio regionale
- 3 - Note agli articoli
- 4 - Struttura di riferimento

1. Procedimento di formazione

- La proposta di legge è stata presentata al Consiglio regionale in data 30 dicembre 2025, dove ha acquisito il n. 15 del registro dei progetti di legge su iniziativa dei Consiglieri Bozza, Patron, Maltauro, Barbera e Soranzo;
- Il progetto di legge è stato assegnato alla Sesta Commissione consiliare;
- La Sesta Commissione consiliare ha espresso parere sul progetto di legge in data 1 luglio 2026;
- Il Consiglio regionale, su relazione della Sesta Commissione consiliare, relatore il consigliere Alberto Bozza, e su relazione di minoranza della Sesta Commissione consiliare, relatrice la Vicepresidente della stessa, consigliera Monica Sambo, ha esaminato e approvato il progetto di legge con deliberazione legislativa 14 luglio 2026, n. 13.

2. Relazione al Consiglio regionale

- Relazione della Sesta Commissione consiliare, relatore il consigliere Alberto Bozza, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

il motorismo storico rappresenta un settore di estremo interesse non solo per la valenza culturale di veicoli che, per design, tecnica e caratteristiche intrinseche rappresentano un emblema tipico della creatività italiana e che, come tali, sono da valorizzare come beni da preservare per le future generazioni, ma anche per l'importanza che questo segmento riveste per lo sviluppo del Sistema Paese. Ne sono dimostrazione le innumerevoli manifestazioni e mostre dedicate ai veicoli storici che muovono non solo l'interesse dei cittadini ma producono anche un notevolissimo indotto economico con traino per molti settori quali quello turistico, quello alberghiero, quello della ristorazione e così via.

Naturalmente i suddetti veicoli, per le modalità costruttive e la tecnologia esistente nel contesto storico in cui sono stati realizzati, non possono soddisfare gli stringenti requisiti imposti dall'attuale normativa in materia di emissioni; tale constatazione ha portato molte regioni e molti enti locali ad introdurre stringenti misure di limitazione alla circolazione dei suddetti veicoli, ritenendo preminente e non comprimibile il rispetto dell'ambiente.

Va tuttavia osservato che la tutela del patrimonio culturale ed artistico ha certamente una dignità costituzionale analoga alla tutela dell'ambiente, e certamente fra i beni di interesse storico si annoverano anche i veicoli di interesse storico e collezionistico.

Sul tema la giurisprudenza si è espressa, anche recentemente, nel senso di ravvisare l'esigenza di bilanciare adeguatamente le suddette esigenze, evitando drastiche e draconiane forme di limitazioni del traffico che depauperano anche la cittadinanza della opportunità di apprezzare autentici capolavori di design del motorismo storico.

Ci si richiama a tale proposito al ricorso promosso dall'Automotoclub storico italiano (ASI) ed altri, che è stato accolto dal Tribunale amministrativo regionale (TAR) per il Lazio, con la sentenza n. 15408/2023 del 18 ottobre. Questa sentenza, immediatamente esecutiva, annulla tutti gli atti della Regione Lazio e della Giunta capitolina che limitavano la circolazione dei veicoli storici.

Nella pronuncia del TAR per il Lazio, viene stabilita infatti la necessità - già rilevata dal Consiglio di Stato sin dal parere n. 799/2021, reso all'esito di un precedente ricorso straordinario promosso da ASI - di bilanciare la tutela dell'ambiente con la tutela, di pari dignità costituzionale, del patrimonio storico e culturale in cui il motorismo storico a pieno titolo si iscrive. Inoltre, il TAR per il Lazio ribadisce l'indubbia specificità che già la legge riconosce ai veicoli storici all'interno della più ampia categoria degli autoveicoli, unitamente alla natura e al ruolo insostituibile degli Enti certificatori e alla esclusività del Certificato di rilevanza storica (CRS) da essi in questa veste rilasciato quale unico meccanismo ammesso dall'ordinamento nazionale per l'accertamento della storicità dei veicoli.

Quest'ultima sentenza del TAR per il Lazio sancisce, come era accaduto in precedenza in altre regioni e in grandi città italiane, un nuovo importante passo avanti nella direzione della tutela del motorismo storico e permette di mantenere viva questa eccellente risorsa culturale ed economica del Paese. Stabilisce anche che non c'è evidenza, come aveva già ribadito il Consiglio di Stato, che le restrizioni alla circolazione dei veicoli storici impattino concretamente sull'obiettivo della riduzione delle componenti inquinanti, sicché non possono essere equiparate alle misure limitative della circolazione degli altri veicoli.

Devono infatti essere considerate, prima di introdurre misure restrittive nella circolazione dei veicoli, le caratteristiche del tutto peculiari dei motoveicoli, ciclomotori e autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri

(ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI) di cui all'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo Codice della strada" (di seguito "Codice della strada").

Certamente la circolazione di veicoli storici, sia per il loro numero assai ridotto che per le modalità di utilizzo degli stessi, che sono occasionali e certamente non paragonabili a quelle di altre vetture, normalmente utilizzate per i normali spostamenti e per i percorsi casa-lavoro, incidono in termini irrisori sui fattori di inquinamento.

Dai dati ufficiali forniti dall'ASI, richiamati dalla citata sentenza del TAR per il Lazio, emerge che i mezzi con valore storico rientranti nella fattispecie di cui all'art. 60 del Codice della strada su base nazionale rappresentano lo 0,09 per cento del totale dei mezzi circolanti. Nella Regione del Veneto su un parco stimato di n. 4.517.310 veicoli al 31 dicembre 2023, le vetture con anzianità fra i venti e i ventinove anni con Certificato di rilevanza storica registrato risultano essere 12.497, quindi lo 0,3 per cento delle vetture complessivamente circolanti, dato che di per sé evidenzia in maniera plastica l'irrelevanza dell'inquinamento prodotto dalle vetture ultraventennali di rilevanza storica.

Diverso è il dato che riguarda gli autoveicoli e i motoveicoli ultratrentennali, che sono complessivamente 300.448 e che rappresentano quindi circa il 6 per cento rispetto al totale dei veicoli circolanti, percentuale comunque modestissima anche considerando che trattasi di veicoli che hanno un utilizzo sporadico e occasionale o che non circolano affatto e che mantengono l'iscrizione al Pubblico registro automobilistico (PRA) in quanto fruiscono della esenzione dal pagamento della tassa automobilistica in caso di mancata circolazione.

Trattasi quindi di una percentuale del tutto irrisoria che non può apportare alcuna significativa miglioria, in caso di blocco della circolazione esteso anche a tali mezzi, rispetto alla qualità dell'aria.

Con parere 362/2020 il Consiglio di Stato ha ulteriormente statuito che il numero dei veicoli storici iscritti negli appositi registri è talmente esiguo da far ritenere che l'impatto sulla qualità dell'aria riferito alla circolazione di veicoli a combustione termica sia per il 99 per cento a carico dei veicoli tradizionali, diventando del tutto insignificante l'impatto provocato dai veicoli cd "storici", considerato anche che tali mezzi "in larghissima parte sono utilizzati sporadicamente e non per usi quotidiani di spostamento per e dal luogo di lavoro o per esigenze della vita domestica".

Sembra pertanto opportuno prevedere delle norme di indirizzo che escludano la possibilità di introdurre irragionevoli limitazioni alla circolazione per i veicoli cd. "storici", che tra l'altro limiterebbero anche la possibilità di recarsi in autofficina o carrozzeria per le periodiche attività di manutenzione e conservazione dei mezzi, fino alla revisione degli stessi previste dalla vigente normativa; si consideri a tale riguardo che le misure restrittive adottate anche dalla Regione Veneto introducono delle fasce orarie di esclusione dalla possibilità di circolazione (giorni feriali dalle ore 8.30 alle ore 18.30) che coincidono di norma con gli orari di apertura delle autofficine, dei centri di revisione e delle carrozzerie, impedendo di fatto il mantenimento in efficienza dei veicoli che, per essere mantenuti in condizione di idoneità tecnica, devono necessariamente poter circolare periodicamente, ancorché per brevi tratti, per poter conservare le caratteristiche tecniche e costruttive e non essere sottoposti ad usura per mancato utilizzo.

Va peraltro riconosciuto che la Regione Veneto, aderendo al progetto Move in (cfr. decreto dirigenziale 20 novembre 2023, n. 230; deliberazione della Giunta regionale 22 settembre 2025, n. 1122 con la quale è stata rinnovata la prosecuzione del Sistema dal 1° ottobre 2025 al 30 settembre 2028) ha dimostrato particolare attenzione nel prevedere una articolata disciplina che consente, per coloro che si dotano dell'apposito dispositivo, la libera circolazione nel rispetto di un predeterminato chilometraggio di percorrenza annuo; tuttavia non viene operato alcun distinguo rispetto ai veicoli storici.

In conclusione, ritenuto che l'impatto inquinante dei mezzi di rilevanza storica sia non significativo, si ritiene di introdurre norme che prevedano una diversa declinazione dei divieti e delle relative deroghe con riguardo ai mezzi storici che sia più rispondente alla necessità di trovare un punto di equilibrio e di sintesi idoneo a salvaguardare i concorrenti valori ed interessi dei proprietari di veicoli storici.

In sostanza, aderendo alle considerazioni svolte dalla giurisprudenza amministrativa, si ritiene possibile (anzi doveroso) prevedere una regolamentazione differenziata per i veicoli muniti di certificato di rilevanza storica, anche con riferimento all'esiguo numero circolante in rapporto al numero complessivo dei veicoli iscritti al PRA e al loro limitato impiego.

In coerenza con le suddette premesse, l'articolo 1 della presente proposta di legge approva le relative finalità stabilendo che vada riconosciuto il particolare valore storico e culturale del motorismo storico, ritenuto anche un elemento utile alla promozione turistica del territorio.

L'articolo 2 prevede che siano esentati dalle ordinarie misure di limitazione alla circolazione i veicoli di rilevanza storica e collezionistica con data di costruzione superiore a trenta anni purché non utilizzati per l'attività professionale; con il secondo comma si prevede che i suddetti veicoli, se con data di costruzione intercorrente fra venti e trenta anni, possano circolare liberamente soltanto nei giorni festivi e prefestivi per recarsi presso officine o carrozzerie per le periodiche attività di manutenzione o per la partecipazione a raduni e manifestazioni a tema.

Il successivo comma prevede che la libertà di circolazione non operi per i veicoli "storici" nel caso di misure emergenziali di limitazione adottate in occasione di persistenti accumuli di inquinanti (salva diversa valutazione dei sindaci) e consente ai sindaci di vietare la circolazione dei veicoli "storici", con adeguata motivazione, nel caso di particolari esigenze di prevenzione degli inquinamenti.

Chiude il testo l'articolo 3 contenente la clausola di neutralità finanziaria.

Il progetto di legge è stato assegnato alla Sesta Commissione il 14 gennaio 2026. L'illustrazione del provvedimento è avvenuta nella seduta n. 2 del 28 gennaio 2026. Il parere del Consiglio delle Autonomie Locali, richiesto in data 15 gennaio 2026, è pervenuto alla commissione, con esito favorevole, in data 4 febbraio 2026. L'esame della Sesta commissione è ripreso nella seduta n. 14 del 6 maggio 2026 e continuato nella seduta n. 20 del 10 giugno 2026, per concludersi nella seduta n. 23 del 1° luglio 2026, durante la quale la commissione ha approvato la proposta da inviare all'Aula e ha espresso il proprio parere.

formale. La Seconda Commissione permanente ha espresso parere favorevole in data 29 maggio 2026 per gli aspetti di propria competenza. La Prima Commissione permanente ha regolarmente espresso il proprio parere favorevole sulla norma di neutralità finanziaria nella seduta del 23 giugno 2026.

Nella seduta del 1° luglio la Sesta Commissione, preso atto del parere della Prima Commissione, ha concluso i propri lavori in ordine al progetto di legge, approvandolo a maggioranza.

Per il progetto di legge n. 15 hanno espresso voto favorevole i Consiglieri:

Bevilacqua, Calzavara, Marcon, Vianello (Lega Liga Veneta), Bozza (Forza Italia - Berlusconi - Autonomia per il Veneto - PPE), Barbera, Besio, Soranzo (Fratelli d'Italia - Giorgia Meloni).

Astenuti i Consiglieri: Del Bianco, Sambo (Partito Democratico), Ostanel (Alleanza Verdi Sinistra).”;

- Relazione di minoranza della Sesta Commissione consiliare, relatrice la Vicepresidente della stessa, consigliera Monica Sambo, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

il relatore ha già illustrato con chiarezza le finalità del progetto di legge e le modifiche che esso introduce. Pur riconoscendo l'esigenza di valorizzare il patrimonio rappresentato dai veicoli di interesse storico e collezionistico, abbiamo ritenuto necessario intervenire per ridefinire alcuni aspetti che, a nostro avviso, ponevano un problema di equità e di coerenza rispetto alle politiche regionali sulla qualità dell'aria.

Ogni giorno vengono chiesti sacrifici ai cittadini proprietari di veicoli più datati e maggiormente inquinanti, che spesso non dispongono delle risorse economiche per sostituirli. Si tratta di misure certamente onerose, ma ritenute necessarie per perseguire gli obiettivi di tutela ambientale. Per questo motivo appare difficile giustificare una deroga generalizzata alla circolazione dei veicoli ultratrentennali iscritti ai registri storici, creando una disparità di trattamento rispetto agli altri proprietari di veicoli della medesima anzianità.

Con l'emendamento presentato abbiamo quindi proposto di superare la distinzione tra veicoli di età compresa tra venti e trent'anni e quelli con oltre trent'anni, prevedendo un'unica disciplina per tutti i veicoli storici muniti di Certificato di rilevanza storica: la possibilità di circolare esclusivamente per recarsi presso officine e carrozzerie per interventi di manutenzione e revisione e, nei giorni festivi e prefestivi, per partecipare a raduni e manifestazioni dedicate al motorismo storico, debitamente autocertificate. L'intento dell'emendamento è quello di ricondurre le deroghe alle sole finalità realmente coerenti con la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico e culturale rappresentato da questi veicoli, evitando che il riconoscimento del loro valore si traducesse in una libera circolazione priva di un'effettiva giustificazione culturale.

Abbiamo inoltre proposto di precisare meglio il ruolo dei sindaci, chiarendo che la facoltà di limitare la circolazione dei veicoli storici deve rimanere pienamente esercitabile ogniqualvolta si rendano necessarie misure di prevenzione degli inquinamenti o siano attivate le limitazioni emergenziali per il superamento dei livelli di qualità dell'aria.

Pur prendendo atto del parere contrario espresso sull'emendamento, riteniamo che esso rappresenti un punto di equilibrio più equo tra la valorizzazione del motorismo storico e le esigenze di tutela ambientale. Per tali ragioni, l'esito della votazione sull'emendamento orienterà anche la nostra valutazione complessiva sul provvedimento.”.

3. Note agli articoli

Nota all'articolo 2

- Il testo dell'art. 7 del decreto legislativo n. 285/1992 è il seguente:

“Art. 7 Regolamentazione della circolazione nei centri abitati

1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:

a) adottare i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1, 2 e 4;

b) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli nei casi in cui risulti necessario, congiuntamente, nel rispetto dei criteri di proporzionalità e adeguatezza, ridurre le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria nonché tutelare il patrimonio culturale, tenuto conto, comunque, delle esigenze di mobilità e di tutela della produzione. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica e con il Ministro della cultura, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono individuati le tipologie dei comuni che possono avvalersi della facoltà di cui alla presente lettera, le categorie dei veicoli non soggetti alle predette limitazioni, i parametri di qualità dell'aria ai quali è subordinata l'attivazione delle limitazioni consentite dalla presente disposizione nonché i livelli minimi di servizio pubblico da assicurare comunque nelle aree oggetto delle citate limitazioni;

c) stabilire la precedenza su determinate strade o tratti di strade, ovvero in una determinata intersezione, in relazione alla classificazione di cui all'art. 2, e, quando la intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, prescrivere ai conducenti, prima di immettersi su una determinata strada, l'obbligo di arrestarsi all'intersezione e di dare la precedenza a chi circola su quest'ultima;

d) riservare limitati spazi alla sosta, a carattere permanente o temporaneo, ovvero anche solo per determinati periodi, giorni e orari:

1) dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, dei vigili del fuoco e dei servizi di soccorso;

2) dei veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, munite del contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento;

- 3) dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato «permesso rosa»;
- 4) dei veicoli elettrici o alla ricarica di tali veicoli;
- 5) dei veicoli, per la salita e la discesa dei passeggeri o per il carico e lo scarico delle cose, in prossimità di stazioni ferroviarie, aeroporti, porti, capilinea del trasporto pubblico e altri luoghi di interscambio o di attrazione di flussi rilevanti;
- 6) dei veicoli adibiti a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;
- 7) dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite;
- 7-bis) dei veicoli adibiti al trasporto valori, in prossimità di banche, uffici postali o altri obiettivi sensibili.

e) stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli;

f) stabilire, previa deliberazione della giunta, fasce di sosta laterale e parcheggi nei quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma di denaro; con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuati le modalità di riscossione del pagamento e, in particolare, le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo della durata della sosta, le categorie dei veicoli esentati nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i limiti massimi delle tariffe;

g) prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli di categoria N, ai sensi della lettera c) del comma 2 dell'articolo 47, utilizzati per il carico e lo scarico di merci;

h) istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan di cui all'art. 185;

i) riservare strade o singole corsie alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana;

i-bis) consentire su determinate strade a senso unico di marcia, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h, la circolazione dei velocipedi in senso opposto, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili;

i-ter) consentire la circolazione dei velocipedi sulle strade di cui alla lettera i), purché non siano presenti binari tramviari a raso ed a condizione che, salvo situazioni puntuali, il modulo delle strade non sia inferiore a 4,30 m;

i-quater) istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h e nelle quali è presente una pista ciclabile laterale, di norma a destra, o una corsia ciclabile.

2. I divieti di sosta si intendono imposti dalle ore 8 alle ore 20, salvo che sia diversamente indicato nel relativo segnale.

3. Per i tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati, i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1 e 2, sono di competenza del prefetto e quelli indicati nello stesso articolo, comma 4, lettera a), sono di competenza dell'ente proprietario della strada. I provvedimenti indicati nello stesso comma 4, lettere b), c), d), e) ed f) sono di competenza del comune, che li adotta sentito il parere dell'ente proprietario della strada.

4. Nel caso di sospensione della circolazione per motivi di sicurezza pubblica o di sicurezza della circolazione o per esigenze di carattere militare, ovvero laddove siano stati stabiliti obblighi, divieti o limitazioni di carattere temporaneo o permanente, possono essere accordati, per accertate necessità, permessi subordinati a speciali condizioni e cautele. Nei casi in cui sia stata vietata o limitata la sosta, possono essere accordati permessi subordinati a speciali condizioni e cautele ai veicoli riservati a servizi di polizia e a quelli utilizzati dagli esercenti la professione sanitaria nell'espletamento delle proprie mansioni, nonché dalle persone con limitata o impedita capacità motoria, muniti del contrassegno speciale.

5. Le caratteristiche, le modalità costruttive, la procedura di omologazione e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

6. Le aree destinate al parcheggio devono essere ubicate fuori della carreggiata e comunque in modo che i veicoli parcheggiati non ostacolino lo scorrimento del traffico. Tali aree sono considerate ad uso pubblico nel caso in cui l'accesso sia indiscriminato, ancorché subordinato al pagamento di una tariffa o regolato da barriere o altri dispositivi mobili.

7. I proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento nonché a interventi per il finanziamento del trasporto pubblico locale e per migliorare la mobilità urbana.

8. Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Il comune individua con motivata determinazione la quota di aree destinate al parcheggio senza custodia o senza dispositivi di controllo, tenuto conto dell'esigenza di garantire adeguato numero di stalli non assoggettati al pagamento, anche con limitazione temporale della durata del parcheggio. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 "area pedonale" e "zona a traffico limitato", nonché per quelle definite "A" dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla Giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico.

9. I comuni, con deliberazione della Giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della Giunta. Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di

rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8. I comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi.

9-bis. Nel delimitare le zone di cui al comma 9 i comuni consentono, in ogni caso, l'accesso libero a tali zone ai veicoli a propulsione elettrica o ibrida.

9-ter. I comuni possono stabilire, all'interno di una determinata zona a traffico limitato, diversi tempi massimi di permanenza, tra l'ingresso e l'uscita, anche differenziati per categoria di veicoli o di utenti.

10. Le zone di cui ai commi 8 e 9, sono indicate mediante appositi segnali.

10-bis. In deroga a quanto previsto dal comma 10, i comuni, qualora si renda necessario disporre divieti o limitazioni alla circolazione con carattere di urgenza, anche in riferimento alla facoltà di cui al comma 1, lettera b), in determinati ambiti stradali coincidenti con zone già istituite o con l'intero centro abitato, comunicano l'entrata in vigore del divieto o della limitazione con almeno ventiquattro ore di preavviso attraverso i mezzi di informazione disponibili.

11. Nell'ambito delle zone di cui ai commi 8 e 9 e delle altre zone di particolare rilevanza urbanistica nelle quali sussistono condizioni ed esigenze analoghe a quelle previste nei medesimi commi, i comuni hanno facoltà di riservare, con ordinanza del sindaco, superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso.

11-bis. Nelle zone scolastiche urbane può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco. I divieti di circolazione, di sosta o di fermata non si applicano agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, nonché ai titolari di contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. Chiunque viola gli obblighi, le limitazioni o i divieti previsti al presente comma è soggetto alla sanzione amministrativa di cui al comma 13-bis.

11-ter. I comuni provvedono a delimitare le zone ciclabili, in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, sono realizzate misure di moderazione del traffico e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h.

12. Per le città metropolitane le competenze della Giunta e del sindaco previste dal presente articolo sono esercitate rispettivamente dalla Giunta metropolitana e dal sindaco metropolitano.

13. Chiunque non ottemperi ai provvedimenti di sospensione o divieto della circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344.

13-bis. Chiunque, in violazione delle limitazioni previste ai sensi della lettera b) del comma 1, circola con veicoli appartenenti, relativamente alle emissioni inquinanti, a categorie inferiori a quelle prescritte, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 168 ad euro 678 e, nel caso di reiterazione della violazione nel biennio, alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

14. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti o limitazioni previsti nel presente articolo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42 ad euro 173. La violazione del divieto di circolazione nelle corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto, nelle aree pedonali e nelle zone a traffico limitato è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 83 ad euro 332. Nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria indicata nel primo periodo è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore, per il quale si protrae la violazione. Nel caso di violazione per superamento dei limiti temporali di sosta consentiti ai sensi dell'articolo 157, comma 6, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 26 a euro 102. Qualora la violazione di cui al quarto periodo si protragga nel tempo, la sanzione è calcolata moltiplicando gli importi stabiliti dal quarto periodo per il numero intero dei periodi di tempo massimo consentito compresi nel tempo intercorso dall'inizio della violazione fino al momento dell'accertamento, comunque fino a un importo massimo pari al quadruplo degli importi stabiliti dal quarto periodo.

14-bis. La sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, si applica anche in caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9, consistente nel mancato pagamento dell'intera somma prevista. Al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, in tali casi, la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, è maggiorata di una somma corrispondente alla tariffa dell'intero periodo tariffato per il giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. La sanzione e la relativa maggiorazione per il recupero della tariffa si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione.

14-ter. Nel caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9 per insufficiente pagamento della somma prevista, alla sanzione di cui al comma 14, primo periodo, si applica la seguente disciplina:

- a) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga entro il 10 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, non si applica alcuna sanzione;
- b) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10 per cento ed entro il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, ridotta nella misura del 50 per cento;
- c) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, secondo periodo.

14-quater. Allo scopo di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati al comma 14-ter, lettere b) e c), le sanzioni previste sono maggiorate di un importo corrispondente alla tariffa non corrisposta. Le sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione.

15. Le sanzioni di cui al comma 14, primo periodo, si applicano anche in caso di violazione della sosta tariffata di cui al comma 1, lettera f). In tali casi, al fine di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, quando la violazione consiste nel mancato pagamento dell'intera somma prevista, la sanzione di cui al comma 14, primo periodo, è maggiorata di un importo pari alla tariffa corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Fuori dei casi di cui al primo e al secondo periodo, quando la violazione della sosta tariffata consiste nel pagamento insufficiente, si applica la seguente disciplina:

a) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga entro il 10 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, non si applica alcuna sanzione;

b) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10 per cento ed entro il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, primo periodo, ridotta nella misura del 50 per cento;

c) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, primo periodo.

15.1. Allo scopo di consentire il recupero della tariffa non corrisposta, nei casi indicati dal comma 15, lettere b) e c), le sanzioni previste sono maggiorate di un importo corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Quando la sosta senza pagamento o con pagamento insufficiente si protragga oltre le ore 24 del giorno dell'accertamento, le sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione. Nei casi in cui la sosta tariffata sia anche limitata nella durata massima, si applicano le sanzioni di cui al comma 14, quarto periodo, secondo le disposizioni e nei modi indicati nel quinto periodo del medesimo comma.

15-bis. Salvo che il fatto costituisca reato, coloro che esercitano senza autorizzazione, anche avvalendosi di altre persone, ovvero determinano altri ad esercitare senza autorizzazione l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 769 ad euro 3.095. Se il soggetto è già stato sanzionato per la medesima violazione con provvedimento definitivo, la sanzione amministrativa pecuniaria è raddoppiata. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, se nell'attività sono impiegati minori ovvero se il soggetto già sanzionato con provvedimento definitivo ai sensi del secondo periodo pone ulteriormente in essere le medesime condotte, si applica la pena dell'arresto da otto mesi a un anno e sei mesi e dell'ammenda da 3.000 a 8.000 euro. E' sempre disposta la confisca delle somme percepite, secondo le modalità indicate al titolo VI, capo I, sezione II.”.

4. Struttura di riferimento

Direzione Aria, Clima, Biodiversità e Parchi