dossier

XIX Legislatura

4 novembre 2026

Nuovo codice della strada

Atto del Governo n. 448

Ai sensi dell'articolo 35, commi 1, 2 e 3, della legge 25 novembre 2024, n. 177

Volume I

Articoli 1-158

Senato della Repubblica

Camera dei deputati

Senato della Repubblica

SERVIZIO STUDI
TEL. 06 6706-2451 - ✉ studi1@senato.it – @SR_Studi

Dossier n. 792 – Volume I

Camera dei deputati

SERVIZIO STUDI
Dipartimento Trasporti
Tel. 06 6760-2614 - ✉ st_trasporti@camera.it @CD_trasporti

Atti del governo n. 448 – Volume I

Il presente dossier è articolato in due volumi:

- ***Volume I** – Articoli 1-158;*
- ***Volume II** – Articoli 159-293.*

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

TR0264vol1.docx

I N D I C E

PREMESSA **5**

SCHEDE DI LETTURA

TITOLO I – DEI PRINCIPI GENERALI E DEGLI STRUMENTI TRASVERSALI, DELLE COMPETENZE E DEI SOGGETTI

CAPO I – DEI PRINCIPI GENERALI E DEGLI STRUMENTI TRASVERSALI

- Articoli 1-13 *(Dei principi generali e degli strumenti trasversali)*.....13

CAPO II – DELLE COMPETENZE

- Articoli 14-20 *(Delle competenze)* 31

CAPO III – DELLA REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE

- Articoli 21-25 *(Della regolamentazione della circolazione)* 49

CAPO IV – DEI SERVIZI DI POLIZIA STRADALE E DELLE ATTIVITÀ AUSILIARIE

- Articoli 26-33 *(Dei servizi di polizia stradale e delle attività ausiliarie)* 61

CAPO V – DEROGHE

- Articoli 34-36 *(Deroghe)*.....78

TITOLO II – DELLE NORME DI COMPORTAMENTO

CAPO I – DELLE REGOLE GENERALI DI USO E MANUTENZIONE DELLE STRADE

- Articoli 37-46 *(Delle regole generali di uso e manutenzione delle strade)*.....86

CAPO II – NORME DI CIRCOLAZIONE PER TUTTI GLI UTENTI

- Articoli 47-60 *(Norme di circolazione per tutti gli utenti)*.....102

CAPO III – NORME A TUTELA DEGLI UTENTI VULNERABILI

- Articoli 61-66 *(Norme a tutela degli utenti vulnerabili)*.....133

CAPO IV – REGOLE INDIVIDUALI DI COMPORTAMENTO PER LA TUTELA DELL'INCOLUMITÀ DEL SINGOLO E DELLA COLLETTIVITÀ

- Articoli 67-72 *(Regole individuali di comportamento per la tutela dell'incolumità del singolo e della collettività)* 159

CAPO V – REGOLE DI CONDOTTA IN CASO DI SINISTRO O AVARIA DEL VEICOLO E DI COMPORTAMENTO VERSO UFFICIALI E AGENTI

- Articoli 73-75 *(Regole di condotta in caso di sinistro o avaria del veicolo e di comportamento verso ufficiali e agenti)* 177

CAPO VI – REGOLE DI CIRCOLAZIONE RELATIVE ALL'USO DEI VEICOLI

- Articoli 76-87 *(Regole di circolazione relative all'uso dei veicoli)* 190

CAPO VII – REGOLARITÀ DELLA DOCUMENTAZIONE, DEI VEICOLI E CONTRAFFAZIONE

- Articoli 88-94 *(Regolarità della documentazione, dei veicoli e contraffazione)*.....223

CAPO VIII – REGOLE RELATIVE AI TITOLI ABILITATIVI

- Articoli 95-100 *(Regole relative ai titoli abilitativi)*.....236

CAPO IX – REGOLE DI COMPORTAMENTO PER L'AUTOTRASPORTO DI PERSONE E COSE

- Articoli 101-111 *(Regole di comportamento per l'autotrasporto di persone e cose)*.....254

CAPO X – DELLE ATTIVITÀ INERENTI AI VEICOLI ED AI CONDUCENTI

- Articoli 112-117 *(Delle attività inerenti ai veicoli ed ai conducenti)* 271

CAPO XI – CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI AGRICOLI E FORESTALI, DELLE MACCHINE OPERATRICI, E DELLE MACCHINE MOBILI NON STRADALI

- Articoli 118-120 *(Circolazione dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali)* 280

TITOLO III – APPLICAZIONE SANZIONI AMMINISTRATIVE

CAPO I – SANZIONI AMMINISTRATIVE

- Articoli 121-128 *(Sanzioni amministrative)*.....285

CAPO II – SANZIONI AMMINISTRATIVE ACCESSORIE

- Articoli 129-137 *(Sanzioni amministrative accessorie)*.....307

CAPO III – DELL'ACCERTAMENTO E DELLA CONTESTAZIONE DELLE VIOLAZIONI

- Articoli 138-143 *(Dell'accertamento e della contestazione delle violazioni)* 341

CAPO IV – PAGAMENTO DELLE SANZIONI AMMINISTRATIVE PECUNIARIE E DESTINAZIONE PROVENTI

- Articoli 144-148 *(Pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie e destinazione proventi)* 364

CAPO V – RIMEDI AMMINISTRATIVI E GIURISDIZIONALI

- Articoli 149-153 *(Rimedi amministrativi e giurisdizionali)*.....381

CAPO VI – MISURE CAUTELARI

- Articoli 154-158 *(Misure cautelari)*.....389

PREMESSA

La delega legislativa e il procedimento

Lo schema di decreto legislativo in esame, **atto del Governo n. 448**, reca il **nuovo codice della strada** ed è adottato in attuazione della delega conferita dall'articolo 35 della **legge 25 novembre 2024, n. 177**, recante «Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285».

Lo schema è stato approvato in esame preliminare dal Consiglio dei ministri il 13 ottobre 2026 e trasmesso alla Presidenza della Camera dei deputati il 14 ottobre 2026. In pari data è stato **assegnato alla IX Commissione (Trasporti) e alla V Commissione (Bilancio e tesoro)**, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento della Camera, con **termine per l'espressione del parere fissato al 12 gennaio 2027**.

L'articolo 35, comma 1, delega il Governo ad adottare uno o più decreti legislativi **per la revisione e il riordino della legislazione vigente in materia di motorizzazione e circolazione stradale**, anche mediante la redazione di un **nuovo codice**, nel rispetto dei principi e criteri direttivi stabiliti dallo stesso articolo e con l'introduzione delle necessarie disposizioni transitorie. Sul termine e sulla procedura di esercizio della delega è successivamente intervenuta la **legge 23 settembre 2026, n. 171**, che ha, tra l'altro, portato da dodici a **ventidue mesi** il termine ordinario per l'esercizio della delega, con scadenza il **14 ottobre 2026**, espressamente previsto la possibilità di procedere mediante la redazione di un nuovo codice e ampliato i termini per l'espressione dei pareri parlamentari – **novanta giorni** – e per il conseguente meccanismo di scorrimento del termine di delega – **centocinquanta giorni**.

Il procedimento previsto dalla disposizione di delega contempla l'acquisizione dei pareri del Consiglio di Stato e della Conferenza unificata e la successiva sottoposizione dello schema alle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari. Qualora il Governo non intenda conformarsi ai pareri parlamentari è previsto un secondo esame delle Commissioni.

Poiché il termine per il parere parlamentare viene a scadere successivamente al termine di delega, opera la clausola di **scorrimento** di cui al quarto periodo del comma 1, con **proroga di centocinquanta giorni** del termine per l'esercizio della delega.

Alla data della trasmissione dello schema alle Camere, il relativo preambolo non reca ancora le date di acquisizione del parere della Conferenza unificata e del

parere del Consiglio di Stato, lasciate in bianco, così come il riferimento alla deliberazione definitiva del Consiglio dei ministri. Lo schema risulta corredato, tra l'altro, della relazione illustrativa e della relazione tecnica, quest'ultima verificata con esito positivo dalla Ragioneria generale dello Stato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge n. 196 del 2009, nonché del testo a fronte richiesto dall'articolo 35, comma 1, della legge n. 177 del 2024, dell'analisi tecnico-normativa e dell'analisi di impatto della regolamentazione, queste ultime trasmesse successivamente. Tali documenti costituiscono elementi istruttori e di accompagnamento del provvedimento e non hanno valore normativo.

La delega contempla inoltre l'adozione di **regolamenti di delegificazione** nelle materie individuate dall'articolo 35, comma 4, il coordinamento del regolamento di esecuzione e di attuazione del vigente codice della strada e la possibilità di adottare **decreti legislativi integrativi e correttivi** entro **tre anni** dall'entrata in vigore di ciascun decreto legislativo.

Struttura e contenuto dello schema

Lo schema introduce un **nuovo codice della strada**, destinato a sostituire il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Il testo consta di **293 articoli**, articolati in **nove titoli**, ed è completato da **quattordici allegati**, cui si aggiunge la **Tabella 1** richiamata dall'articolo 121, comma 1.

In particolare, per le violazioni delle disposizioni dei Titoli II, III e IV, la Tabella individua le sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie e, nei casi previsti, la decurtazione dei punti; l'indicazione sintetica dei precetti contenuta nella Tabella ha invece mera funzione descrittiva e non vale a individuare il comportamento sanzionato.

Allegati e tabella costituiscono **parte integrante del codice** e hanno pertanto rango di fonte primaria.

L'intervento non si limita alla riformulazione delle disposizioni del codice vigente, ma realizza un più ampio riassetto della disciplina della circolazione e della motorizzazione. A tal fine sono ricondotte nel nuovo codice anche discipline attualmente contenute in fonti esterne, tra cui quelle in materia di patenti di guida (decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59), di operazioni di motorizzazione (legge 1° dicembre 1986, n. 870), di accertamento da remoto delle violazioni (decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121) e di circolazione dei monopattini elettrici (articolo 1, commi da 75 a 75-*vicies quinquies*, della legge 27 dicembre 2019, n. 160). Le corrispondenti disposizioni sono incluse tra quelle di cui l'articolo 292 dispone l'abrogazione dalla data di acquisto di efficacia del nuovo codice, tra le quali figura lo stesso decreto legislativo n. 285 del 1992.

Il **regolamento di esecuzione e di attuazione** di cui al d.P.R. n. 495 del 1992 non è invece abrogato, ma è destinato a essere coordinato o integralmente sostituito ai sensi dell'articolo 289.

Il **Titolo I** (articoli da 1 a 36) reca i principi generali, gli strumenti trasversali, le competenze e i soggetti. L'articolo 1 delimita l'ambito di applicazione e **concentra nell'Allegato I.1 l'intero apparato definitorio**, stabilendo che le definizioni ivi contenute **prevalgono** su quelle corrispondenti ovunque previste dalla normativa vigente. Gli articoli da 2 a 8 codificano i principi di **libera circolazione, precauzione, responsabilità, adeguatezza delle condotte, solidarietà sociale, sostenibilità e neutralità tecnologica**, nonché la finalità di promozione della cultura della sicurezza stradale. Assumono rilievo, in particolare, l'articolo 3, che estende il dovere di precauzione ai comportamenti dei terzi prevedibili e gestibili con l'ordinaria diligenza, e l'articolo 4, che richiama la **responsabilità civile di cui agli articoli 2043 e 2054 del codice civile** e, al comma 4, esclude che chi abbia violato il principio di precauzione o le regole di condotta possa invocare il **principio di affidamento** nel comportamento altrui. I capi successivi disciplinano il riparto delle competenze fra Stato, regioni ed enti locali, la regolamentazione della circolazione, i servizi di polizia stradale e le attività ausiliarie e le deroghe; l'articolo 15 raccorda le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con l'Allegato I.2, relativo agli accertamenti tecnici e alle operazioni di motorizzazione, i cui importi sono demandati al regolamento di cui all'articolo 289.

Il **Titolo II** (articoli da 37 a 120) raccoglie in un unico corpo **tutte le norme di comportamento**, comprese quelle riferite a materie disciplinate da altri titoli; tale aggregazione costituisce il presupposto della correlazione fra norma, violazione e sanzione realizzata dalla Tabella 1. Fra le disposizioni di maggiore rilievo si segnalano: l'articolo 64, che introduce un **dovere di cautela del pedone** negli attraversamenti sulle strisce, specifici divieti di attraversamento in situazioni di rischio e l'obbligo di rendersi visibile fuori dei centri abitati, di notte e in assenza di illuminazione pubblica; l'articolo 68, che estende ai **cicli a propulsione** l'obbligo del casco e introduce, per conducenti e passeggeri dei motoveicoli in autostrada, l'obbligo di **protezioni per la schiena e per le mani**; l'articolo 77, che estende ai medesimi cicli a propulsione l'obbligo di esposizione del **contrassegno**; l'articolo 62, che colloca monopattini e cicli a propulsione fra i veicoli conducibili a quattordici anni senza patente e ne detta regole di condotta specifiche. Nel medesimo titolo si collocano la disciplina della **guida automatizzata** di cui all'articolo 87, che fissa limiti di circolazione e configura la figura del **controllore**, equiparato al conducente e abilitato a sovrintendere anche da remoto a decorrere dall'adozione del decreto

istitutivo dell'Osservatorio di cui all'articolo 290, comma 10; l'articolo 93, che consente l'**esibizione in formato digitale** dei documenti di guida e di circolazione; l'articolo 107, che pone a carico delle imprese di trasporto obblighi organizzativi, formativi e di controllo in materia di **tachigrafo**; e l'articolo 74, comma 2, che, **in deroga all'articolo 2712 del codice civile**, rende sempre utilizzabili come fonte di prova, nei giudizi civili e in ogni altro procedimento risarcitorio, le riprese video o fotografiche realizzate dalle parti sul luogo e nell'immediatezza del sinistro.

Il **Titolo III** (articoli da 121 a 158) riordina l'applicazione delle **sanzioni amministrative**, in sei capi concernenti le sanzioni pecuniarie, le sanzioni accessorie, l'accertamento e la contestazione, il pagamento, i rimedi amministrativi e giurisdizionali e le misure cautelari. L'articolo 121 **àncora alla Tabella 1** la sanzione pecuniaria, le sanzioni accessorie e la decurtazione dei punti per tutte le violazioni dei Titoli II, III e IV, precisando che l'indicazione sintetica delle norme ivi riportata ha valore di rubrica descrittiva e non può essere utilizzata per individuare il comportamento sanzionato; per i **neopatentati**, nei primi tre anni, la decurtazione opera in misura doppia. L'articolo 122 fissa **limiti minimo e massimo generali** della sanzione pecuniaria, superabili nel massimo nei soli casi di cumulo, ne disciplina l'aggiornamento in funzione della variazione dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo e rinvia, per quanto non diversamente previsto, alla legge 24 novembre 1981, n. 689; per l'eccesso di velocità il sistema per scaglioni è sostituito da un **criterio progressivo** riferito a ciascun chilometro orario eccedente il limite. Sul versante dell'accertamento, l'articolo 139 **amplia le fattispecie accertabili a distanza** in deroga alla contestazione immediata e rinvia a decreti ministeriali l'approvazione dei dispositivi e la disciplina del loro collocamento, segnalamento e utilizzo; l'articolo 142 **riduce da novanta a quarantacinque giorni** il termine di notificazione del verbale negli accertamenti a distanza e introduce una disciplina per la **riscossione delle sanzioni relative a veicoli immatricolati all'estero**, consentendo la riscossione coattiva nei confronti di qualsiasi conducente che circoli in Italia con il veicolo, previa notificazione eseguita in presenza da un agente che proceda al fermo.

Il **Titolo IV** (articoli da 159 a 172) concentra gli **illeciti penali**, recando i principi generali, le sanzioni amministrative accessorie conseguenti a reato e la disciplina dell'accertamento e della cognizione dei reati previsti dal codice (articolo 159); vi confluiscono fattispecie attualmente collocate altrove.

I **Titoli V, VI, VII e VIII** riorganizzano la disciplina tecnica. Il Titolo V (articoli da 173 a 188) concerne la **patente e gli altri titoli abilitativi**: vi si collocano, fra l'altro, la facoltà di condurre i veicoli per i quali è richiesta la carta di qualificazione del conducente prima del conseguimento del titolo, per chi abbia iniziato da almeno un anno il corso di qualificazione iniziale (articolo 174, comma 12), e l'**innalzamento a sessantacinque anni** del limite di età per il rinnovo ordinario decennale delle patenti del gruppo 1 (Allegato V.3, articolo 12). Il Titolo VI (articoli da 189 a 253) disciplina i **veicoli**, dall'immissione in circolazione all'immatricolazione, alla revisione, al trasferimento di proprietà e alla cessazione dalla circolazione: si segnalano l'obbligo di adeguamento entro ventiquattro mesi in caso di **richiamo per difetti tecnici**, con inserimento dei veicoli inadempienti in un elenco telematico e preclusione delle procedure di competenza degli uffici della motorizzazione (articolo 191, comma 2), i requisiti di circolazione dei veicoli a guida automatizzata (articolo 202) e l'introduzione delle **targhe personalizzate** (articolo 230, comma 3). Il Titolo VII (articoli da 254 a 276) concerne le **strade**, dalla progettazione e costruzione alla pubblicità, alle autorizzazioni e concessioni, alle piste e corsie ciclabili, alla segnaletica, alle competizioni sportive e alla circolazione in condizioni di eccezionalità. Il Titolo VIII (articoli da 277 a 288) riguarda l'**autotrasporto di persone e cose e la locazione dei veicoli**, con l'obbligo, al termine di ogni noleggio, di acquisizione di una fotografia attestante il corretto posizionamento del mezzo (articolo 288, comma 2).

Il **Titolo IX** (articoli da 289 a 293) reca le disposizioni attuative, transitorie, finanziarie e finali. L'articolo 289 distingue l'entrata in vigore dall'acquisto di efficacia: il codice e i relativi allegati **entrano in vigore il 1° aprile 2027**, mentre le disposizioni **acquistano efficacia il 1° gennaio 2028** e comunque non prima che siano decorsi centottanta giorni dall'entrata in vigore del **regolamento di esecuzione e di attuazione**, da adottare entro novanta giorni dall'entrata in vigore del codice ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge n. 400 del 1988; qualora il termine di centottanta giorni scada successivamente al 1° gennaio 2028, l'acquisto di efficacia è differito al **1° aprile 2028**, in ogni caso subordinatamente all'emanazione del regolamento. Restano validi ed efficaci i provvedimenti attuativi già adottati. L'articolo 290 reca le **disposizioni transitorie** in materia di titoli abilitativi già rilasciati, abilitazione degli esaminatori, regolarizzazione degli accessi e delle diramazioni esistenti e veicoli giacenti in conseguenza del fermo amministrativo, e istituisce presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'**Osservatorio sulla circolazione dei veicoli a guida totalmente automatizzata**, in funzione delle modifiche da recepire nel primo decreto legislativo adottato ai sensi dell'articolo 35, comma 8, della legge n. 177 del 2024. L'articolo 291 disciplina la

destinazione dei proventi; l'articolo 292 reca le **abrogazioni**; l'articolo 293 prescrive che ogni intervento normativo incidente sul codice sia disposto mediante **esplicita modifica, integrazione, deroga o abrogazione** delle sue disposizioni e che ogni richiamo al decreto legislativo n. 285 del 1992 si intenda riferito alle corrispondenti disposizioni del codice o, in mancanza, ai principi da esso desumibili.

L'attuazione del nuovo assetto è affidata, oltre che al regolamento generale, a un **numero particolarmente elevato di provvedimenti attuativi**, in prevalenza decreti del Ministro o del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, elencati nell'analisi tecnico-normativa e relativi, fra l'altro, ai requisiti del controllore dei veicoli automatizzati, all'approvazione e all'utilizzo dei dispositivi di accertamento automatico, all'aggiornamento dei limiti delle sanzioni pecuniarie, alle caratteristiche tecniche dei monopattini elettrici, alla revisione periodica dei veicoli e alle norme funzionali e geometriche per la progettazione e la costruzione delle strade.

Il dossier è articolato in due volumi: il **volume I** contiene le schede di lettura relative agli articoli da 1 a 158, corrispondenti ai Titoli I, II e III; il **volume II** quelle relative agli articoli da 159 a 293, corrispondenti ai Titoli da IV a IX.

Le schede seguono la struttura dello schema di decreto legislativo e ne illustrano le disposizioni alla luce dei principi e criteri direttivi di cui all'articolo 35 della legge n. 177 del 2024 e del quadro normativo vigente. Ove rilevanti, sono inoltre segnalati specifici profili di approfondimento, nonché questioni di coordinamento normativo e di formulazione del testo.

Chiude il dossier un'**appendice**, a cura del Servizio per i rapporti con l'Unione europea, dedicata agli interventi legislativi dell'Unione europea in corso di esame che incidono sulle materie trattate dallo schema e alle valutazioni espresse al riguardo dalla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) della Camera dei deputati.

Schede di lettura

TITOLO I – DEI PRINCIPI GENERALI E DEGLI STRUMENTI TRASVERSALI, DELLE COMPETENZE E DEI SOGGETTI

CAPO I – DEI PRINCIPI GENERALI E DEGLI STRUMENTI TRASVERSALI

Articoli 1-13
(Dei principi generali e degli strumenti trasversali)

Il **Capo I del Titolo I**, composto dagli **articoli da 1 a 13**, reca i **principi generali e gli strumenti trasversali** del nuovo codice della strada. In particolare, l'**articolo 1** ne definisce l'**ambito di applicazione**, riferito alla circolazione di pedoni, veicoli e animali sulle strade ad uso pubblico, rinviando per le definizioni all'**Allegato I.1**. Gli **articoli da 2 a 7** codificano i principi di **libera circolazione, precauzione, responsabilità, adeguatezza delle condotte, solidarietà sociale, sostenibilità e neutralità tecnologica**. Gli **articoli 8 e 9** recano disposizioni in materia di **cultura ed educazione alla sicurezza stradale**. L'**articolo 10** disciplina gli **strumenti di pianificazione**, tra cui il Piano nazionale per la sicurezza stradale, il piano urbano del traffico e il Piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS). L'**articolo 11** disciplina le **banche dati relative alle strade, ai veicoli e ai conducenti** istituite presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; l'**articolo 12** il **Registro delle agenzie telematiche** (REAT). L'**articolo 13**, infine, reca le **norme di rinvio** applicabili per quanto non espressamente previsto dal codice.

Il **Titolo I** (*Dei principi generali e degli strumenti trasversali, delle competenze e dei soggetti*), composto dagli **articoli da 1 a 36**, definisce il quadro generale della disciplina recata dal nuovo codice. Esso è articolato in cinque Capi, dedicati, rispettivamente, ai **principi generali e agli strumenti trasversali**, alle **competenze**, alla **regolamentazione della circolazione**, ai **servizi di polizia stradale e alle attività ausiliarie** e alle **deroghe** previste per particolari categorie di veicoli, conducenti e soggetti.

Nel complesso, il Titolo assolve una funzione di **inquadramento sistematico e organizzativo** della disciplina codicistica: individua i principi e gli strumenti di carattere generale, coordina le attribuzioni dei soggetti istituzionali competenti, disciplina l'esercizio dei poteri di

regolamentazione della circolazione e le funzioni di polizia stradale e reca specifiche disposizioni derogatorie per determinate esigenze istituzionali.

Il **Capo I**, in particolare, reca i **principi generali e gli strumenti trasversali** della disciplina della circolazione stradale ed è composto dagli **articoli da 1 a 13**. Esso introduce i principi di **libera circolazione, precauzione, responsabilità, adeguatezza delle condotte, solidarietà sociale, sostenibilità e neutralità tecnologica**, nonché disposizioni in materia di cultura ed educazione alla sicurezza stradale, pianificazione, banche dati e norme di rinvio.

Secondo la relazione illustrativa, tali principi svolgono una funzione di **positivizzazione** e **sistematizzazione** di principi **già desumibili** dall'ordinamento e **consolidati** nel diritto vivente, in particolare nella giurisprudenza di legittimità, rendendoli parametri generali di interpretazione, applicazione e conformazione delle condotte. La tavola di raffronto precisa, al contempo, che l'introduzione espressa dei principi è volta a configurarli come **«pilastri dell'interpretazione delle norme»** del nuovo codice, anche mediante la riformulazione e la sistematizzazione di disposizioni già contenute nel codice vigente (decreto legislativo n. 285 del 1992). Tale funzione emerge, ad esempio, con riferimento ai principi di precauzione, responsabilità e adeguatezza delle condotte, nei quali confluiscono anche regole oggi contenute negli articoli 140 e 141 del decreto legislativo n. 285 del 1992.

L'impostazione appare coerente con i principi e criteri direttivi di cui all'**articolo 35, comma 3, lettere *a)* e *b)*, della legge n. 177 del 2024**, relativi, rispettivamente, alla **riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e coerenza**, assicurandone il coordinamento con la normativa nazionale, unionale e internazionale, e alla **revisione degli obiettivi e delle definizioni del codice della strada**, anche al fine di adeguarli all'evoluzione della mobilità e della disciplina della sicurezza stradale.

Viene inoltre in rilievo il principio generale di cui all'**articolo 35, comma 2, alinea**, secondo cui i decreti legislativi adottati nell'esercizio della delega **«recepiscono comunque le disposizioni di cui alla presente legge»**.

L'**articolo 1** (*Ambito di applicazione e definizioni*) stabilisce, al **comma 1**, che le disposizioni del codice e dei relativi provvedimenti attuativi si applicano alla circolazione dei **pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade ad uso pubblico**, nel rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento nazionale, dell'Unione europea e dagli obblighi internazionali.

La disposizione riprende, riformulandolo, il contenuto dell'**articolo 1, comma 2, del codice vigente**, secondo cui la circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali «sulle strade» è regolata dalle norme del codice e dai relativi provvedimenti attuativi, nel rispetto della normativa internazionale e unionale.

Rispetto alla formulazione vigente, il nuovo testo **esplicita il riferimento alle strade ad uso pubblico**.

Ai sensi del **comma 2**, ai fini dell'applicazione del nuovo codice trovano applicazione le **definizioni contenute nell'Allegato I.1**, che ne costituisce parte integrante. La disposizione precisa inoltre che tali definizioni **prevalgono sulle eventuali corrispondenti definizioni previste dalla normativa vigente**.

A tale riguardo, la relazione illustrativa specifica che le definizioni sono riportate nell'allegato I.1 per esigenze di facilità di lettura.

L'**Allegato I.1**, composto da **12 articoli**, raccoglie e sistematizza le definizioni relative ai **titoli abilitativi alla conduzione dei veicoli**, alla **classificazione dei veicoli**, all'**omologazione**, all'**uso e alla destinazione**, ai **documenti e alle targhe dei veicoli**, alla **cessazione dalla circolazione**, alle **strade e al traffico**, alla **pubblicità**, all'**applicazione delle norme di comportamento**, nonché ulteriori definizioni di carattere generale.

L'**articolo 2** (*Del principio di libera circolazione*) stabilisce, al **comma 1**, che la disciplina delle modalità di esercizio della mobilità sulle **strade ad uso pubblico** si fonda sul principio della **libera circolazione in ogni forma e con ogni mezzo**, nel rispetto dei limiti, degli obblighi e dei divieti stabiliti dal codice.

Il **comma 2** prevede che, fatte salve le misure adottate per la gestione delle **situazioni di emergenza** e quelle di natura **contingibile e urgente** adottate per fronteggiare situazioni eccezionali, possano essere imposte limitazioni alla circolazione del singolo utente o veicolo **solo nei casi disciplinati dal codice o espressamente previsti da altre disposizioni di legge**.

Ai sensi del **comma 3**, la libera circolazione su strada di **utenti, merci e veicoli** può essere assoggettata a **limiti, obblighi e divieti** per motivi di interesse pubblico connessi, in particolare, alla **tutela della salute**, alla **tutela dell'ambiente**, all'**ordine pubblico** e alla **sicurezza stradale**, nel rispetto dei criteri di **proporzionalità, ragionevolezza e adeguatezza**. Nella determinazione delle relative limitazioni si tiene inoltre conto, in relazione all'interesse pubblico da tutelare, delle **esigenze di circolazione connesse agli scambi e alla produzione**.

L'**articolo 3** (*Del principio di precauzione*) stabilisce che i comportamenti degli utenti della strada sono improntati al **principio di precauzione**, inteso come vincolo ad agire secondo criteri di **prudenza, cautela e attenzione**, al fine di prevenire situazioni di danno o pericolo

suscettibili di incidere negativamente sulla vita, sull'incolumità delle persone e degli animali, nonché sui beni pubblici o privati (**comma 1**).

Ai sensi del **comma 2**, gli utenti della strada devono astenersi da qualsiasi comportamento idoneo a costituire **pericolo o intralcio per la circolazione**, salvaguardando la sicurezza stradale ed evitando situazioni suscettibili di compromettere la **fluidità del traffico** o il **corretto utilizzo delle strade**.

La disposizione riprende, ampliandone la formulazione, il principio generale attualmente recato dall'**articolo 140, comma 1, del codice vigente**.

Il **comma 3**, di nuova introduzione, precisa che il principio di precauzione opera anche rispetto ai **comportamenti di terzi** che possano essere previsti e gestiti con l'ordinaria diligenza, tenuto conto delle **circostanze soggettive e oggettive conosciute o conoscibili al momento dell'evento**.

L'**articolo 4** (*Del principio di responsabilità*) stabilisce, al **comma 1**, che l'**utente della strada** è tenuto ad agire secondo responsabilità, osservando con diligenza le regole di condotta del codice relative alla **circolazione**, ai **titoli abilitativi** e ai **veicoli**. Il **comma 2** prevede inoltre che, durante la marcia, i **conducenti** mantengano costantemente l'**attenzione sulla circolazione**, evitando ogni causa di distrazione.

La tavola di raffronto segnala specificamente come elemento di nuova introduzione la previsione dell'obbligo di mantenere costante l'attenzione durante la guida.

Il **comma 3** dispone che, ferma restando la responsabilità penale quando il fatto costituisce reato, l'utente della strada risponde della propria condotta ai sensi degli **articoli 2043 e 2054 del codice civile**.

Si ricorda che l'**articolo 2043 del codice civile**, rubricato *Risarcimento per fatto illecito*, reca la disciplina generale della **responsabilità extracontrattuale**, prevedendo l'obbligo di risarcire il danno ingiusto cagionato con dolo o colpa. L'**articolo 2054** disciplina invece specificamente la **responsabilità per i danni derivanti dalla circolazione dei veicoli**.

Il **comma 4** prevede infine che la violazione del **principio di precauzione**, di cui all'articolo 3, o delle regole di condotta previste dall'articolo 4 non consenta al soggetto responsabile di invocare il **principio di affidamento nel comportamento di terzi**, quando tale comportamento possa essere previsto e gestito con l'ordinaria diligenza, secondo quanto previsto dall'**articolo 3, comma 3**.

L'**articolo 5** (*Del principio di adeguatezza delle condotte*) stabilisce, al **comma 1**, che gli utenti della strada, nell'orientare i propri comportamenti ai principi di precauzione e responsabilità, adeguino la propria condotta alle **condizioni oggettive della circolazione**, valutando secondo il criterio dell'ordinaria diligenza la possibile incidenza di tali condizioni sui fattori di rischio rilevanti per la propria incolumità e per quella degli altri utenti.

Il **comma 2** prevede che, durante la marcia, i conducenti adeguino l'utilizzo del veicolo all'esigenza di assicurarne il **costante controllo**, tenendo conto, in particolare, delle caratteristiche costruttive delle strade, delle condizioni del traffico e della visibilità e delle condizioni atmosferiche. Ai fini del rispetto del principio di adeguatezza devono inoltre essere considerate le **caratteristiche costruttive e la velocità di marcia del veicolo**, nonché le **capacità psico-fisiche del conducente** di controllare il mezzo e reagire agli eventi prevedibili con l'ordinaria diligenza. La disposizione riformula principi già presenti nell'**articolo 141, commi 1 e 2, del codice vigente**.

Il **comma 3** stabilisce che conducenti e proprietari assicurino che la **sosta e la fermata** siano effettuate nel rispetto delle norme del codice, senza arrecare danno o intralcio alla circolazione, preservando la piena fruibilità delle strade anche da parte dei soggetti con **ridotta mobilità** ed evitando impatti sull'**ordine pubblico** e sul **decoro urbano**. La disposizione richiama principi attualmente contenuti negli **articoli 157 e 158 del codice vigente**.

Il **comma 4** disciplina infine la condotta dei **pedoni**, imponendo loro di adeguare la circolazione al rispetto delle regole del codice e, nelle aree non esclusivamente riservate, di evitare attraversamenti non conformi alla segnaletica e comportamenti idonei ad alterare le condizioni ordinarie della circolazione, tenendo conto dei fattori situazionali rilevanti ai fini della sicurezza. La disposizione si pone in continuità con i principi recati dall'**articolo 190 del codice vigente**.

L'**articolo 6** (*Del principio di solidarietà sociale*) prevede, al **comma 1**, che, in ogni situazione di pericolo nell'utilizzo della strada o di ingombro della circolazione idonea a ripercuotersi sulla sicurezza stradale o a compromettere la vita e l'incolumità delle persone, l'utente della strada debba porre in essere ogni azione possibile per **rimuovere immediatamente la causa del pericolo o dell'ingombro**, comunque ricollegabile al proprio comportamento.

Il **comma 2** stabilisce che, in ragione dei doveri di **solidarietà sociale**, l'utente della strada è tenuto a **prestare cure, aiuto e soccorso** a coloro che, nella circolazione su strada, si trovino, anche per fatti al medesimo non imputabili, in **grave stato di difficoltà fisica**.

La tavola di raffronto qualifica l'articolo come disposizione di **nuova introduzione**, volta a configurare il principio di solidarietà sociale quale criterio generale, anche attraverso la riformulazione di disposizioni già presenti nel codice vigente; le specifiche norme di comportamento sono poi collocate nel **Titolo II**. In particolare, il **comma 1** si pone in continuità con gli articoli **161 e 141** del codice vigente, relativi, rispettivamente, agli obblighi in caso di ingombro della carreggiata e al generale dovere di non creare pericolo o intralcio alla circolazione; il **comma 2** richiama invece il principio dell'assistenza previsto dall'**articolo 189** in caso di incidente.

Al riguardo, potrebbe valutarsi l'opportunità di chiarire il rapporto tra l'obbligo generale di soccorso previsto dal comma 2, posto a carico di ogni utente della strada anche per situazioni non riconducibili al proprio comportamento, e le specifiche disposizioni in materia di sinistri di cui all'articolo 74 e di omissione di soccorso di cui all'articolo 171. Queste ultime presuppongono infatti, ai fini dei relativi obblighi e conseguenze sanzionatorie, un sinistro comunque ricollegabile al comportamento dell'utente, mentre per la violazione dell'articolo 6, in quanto disposizione del Titolo I, non risulta previsto un autonomo regime sanzionatorio amministrativo ai sensi dell'articolo 121.

L'**articolo 7** (*Dei principi di sostenibilità e neutralità tecnologica*) stabilisce, al **comma 1**, che, al fine di contemperare il principio di **libera circolazione** con la tutela della **salute individuale e collettiva** e dell'**ambiente**, le disposizioni del codice sono informate a obiettivi di **sostenibilità economica, sociale e ambientale della mobilità**.

Tali obiettivi consistono nel miglioramento degli **indicatori di qualità della circolazione**, con riguardo alla densità del traffico veicolare e ai congestionamenti, ai tempi medi di percorrenza, in particolare nelle aree urbane e negli orari critici, alle emissioni inquinanti e all'accessibilità per l'utenza vulnerabile. Il codice promuove tali obiettivi anche attraverso l'**utilizzo razionale delle infrastrutture di connessione**, l'**ottimizzazione della fluidità del traffico** e la promozione della mobilità **pedonale, collettiva e con veicoli non inquinanti**.

Il **comma 2** prevede che il codice riconosca e promuova le **innovazioni tecniche e tecnologiche** idonee a migliorare le condizioni di mobilità degli utenti e a ridurre l'impatto della circolazione sulla popolazione e sull'ambiente, nel rispetto del principio di **neutralità tecnologica**, definito come regola di indifferenza tra innovazioni tecniche o tecnologiche idonee a produrre **risultati equivalenti in termini di rapporto tra costi e benefici**.

La tavola di raffronto qualifica l'articolo come disposizione di **nuova introduzione**, pur evidenziando la continuità del comma 1 con i principi di

sicurezza stradale e mobilità sostenibile già enunciati dall'**articolo 1, comma 2, del codice vigente**.

L'**articolo 8** (*Sulla cultura della sicurezza stradale*) stabilisce, al **comma 1**, che le disposizioni del codice sono finalizzate a promuovere una **cultura della sicurezza stradale** fondata sul **corretto uso della strada**, sulla consapevolezza e prevenzione dei rischi derivanti dalla circolazione, sul **rispetto dei diritti dei terzi**, sulla tutela di tutti gli utenti, con particolare riferimento a quelli **vulnerabili**, nonché sulla collaborazione con gli **organi di polizia stradale** ai fini della regolarità della circolazione, dell'individuazione delle cause dei sinistri e dell'accertamento delle relative responsabilità.

Il **comma 2** prevede che alla promozione e alla diffusione della cultura del corretto uso della strada e della sicurezza stradale concorrano tutti i **soggetti e gli enti, pubblici e privati**, compresi gli **enti del Terzo settore**, che perseguono finalità pubbliche, civiche, solidaristiche o di utilità sociale connesse alle materie disciplinate dal codice. Le relative attività si rivolgono a tutti gli utenti della strada, con particolare riferimento ai **giovani e agli studenti**.

La disposizione si pone in continuità con l'**articolo 1, commi 1 e 2, del codice vigente**, che individua la **sicurezza e la tutela della salute delle persone**, nonché la **tutela dell'ambiente**, tra le finalità primarie perseguite dallo Stato nella circolazione stradale e stabilisce che le norme e i provvedimenti attuativi si ispirino ai principi della **sicurezza stradale** e della **mobilità sostenibile**.

L'**articolo 9** (*Sull'educazione alla sicurezza stradale*) prevede, al **comma 1**, che agli obiettivi di promozione e diffusione della cultura del corretto uso della strada e della sicurezza stradale di cui all'articolo 8, rivolti ai giovani, concorrano **progetti educativi e formativi** promossi dal **Ministero dell'istruzione e del merito**, in collaborazione con il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** e con gli enti e le amministrazioni di cui al Titolo I, Capo II, sentita la **Conferenza Stato-città ed autonomie locali**, anche in collaborazione con l'**Automobile Club d'Italia**.

I progetti, corredati del relativo piano finanziario e da svolgere nelle istituzioni del sistema nazionale di istruzione, sono finalizzati, in particolare, alla formazione dei giovani sui **principi di sicurezza stradale**, sul corretto utilizzo delle strade e della relativa segnaletica, sulla condotta dei veicoli e sul comportamento degli utenti, con particolare riguardo ai rischi derivanti dall'assunzione di **sostanze psicotrope, stupefacenti e bevande alcoliche** e dall'utilizzo dei **dispositivi di comunicazione** di cui all'articolo 70, comma 1, nonché alla conoscenza dei mezzi di trasporto idonei a favorire una **mobilità sostenibile**. Le modalità di attuazione dei

progetti sono definite dal Ministero dell'istruzione e del merito nel rispetto dell'autonomia scolastica.

Ai sensi del **comma 2**, nell'ambito della propria autonomia, le istituzioni scolastiche **possono individuare nel piano triennale dell'offerta formativa** le attività aventi ad oggetto tali obiettivi, in coerenza con la disciplina dell'**insegnamento trasversale dell'educazione civica** di cui alla legge n. 92 del 2019 e con le relative linee guida. Le istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado organizzano inoltre i **corsi extracurricolari di educazione stradale** di cui all'articolo 136, comma 12, per i quali si rinvia alla scheda relativa al **Capo II del Titolo III**.

Si ricorda che la **legge n. 92 del 2019** ha istituito, nel primo e nel secondo ciclo di istruzione, l'**insegnamento trasversale dell'educazione civica**. Le istituzioni scolastiche lo inseriscono nel curricolo di istituto per un orario **non inferiore a 33 ore annue**, nell'ambito del monte orario obbligatorio. Le vigenti Linee guida per l'insegnamento dell'educazione civica, adottate con il decreto ministeriale n. 183 del 2024 e applicabili dall'anno scolastico 2024/2025, individuano tre nuclei concettuali: **Costituzione**, **sviluppo economico e sostenibilità** e **cittadinanza digitale**. Il nuovo insegnamento ha così superato il precedente assetto imperniato sulle conoscenze e competenze relative a **«Cittadinanza e Costituzione»**, ferma restando la disciplina tuttora vigente che richiama tale ambito in specifiche disposizioni.

Il **comma 3** stabilisce che le **istituzioni scolastiche** provvedono agli oneri derivanti dalle attività formative ed educative di cui ai commi 1 e 2 nell'ambito degli **ordinari stanziamenti di bilancio**, nonché attraverso le risorse derivanti dai **proventi destinati a tali finalità dall'articolo 291, comma 7**. Resta inoltre ferma la facoltà delle istituzioni scolastiche di stipulare **apposite convenzioni con gli enti di cui all'articolo 148** per lo svolgimento in collaborazione delle predette attività, nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente e comunque senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La disposizione provvede al riordino della disciplina contenuta nell'**articolo 230 del codice vigente**, che già prevede interventi di educazione stradale nelle scuole. Rispetto alla disciplina vigente, la tavola di raffronto evidenzia, in particolare, l'integrazione dell'educazione stradale nell'ambito dell'**educazione civica** e il collegamento con i **percorsi extracurricolari** organizzati dalle scuole secondarie di secondo grado.

L'**articolo 10** (*Sul metodo della pianificazione*) prevede, al **comma 1**, che lo **Stato, le regioni, le province e i comuni** concorrano agli obiettivi di promozione della **sicurezza stradale**, di riduzione del numero e degli effetti dei sinistri e di tutela degli **utenti vulnerabili**, tenendo conto anche degli

obiettivi e degli indirizzi della Commissione europea, attraverso l'adozione di appositi **strumenti di pianificazione**.

Il **comma 2** disciplina il **Piano nazionale per la sicurezza stradale**, definito dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 32 della legge n. 144 del 1999 e approvato dal **Comitato per l'indirizzo ed il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale** di cui all'articolo 46 della legge n. 120 del 2010. Il Ministro verifica ogni tre anni lo stato di attuazione del Piano e, ove necessario, il Comitato provvede al suo aggiornamento. Gli indirizzi generali e le linee guida attuative sono definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, dell'istruzione e del merito e della salute, previo **parere delle competenti Commissioni parlamentari**; il Piano è attuato mediante **programmi triennali** predisposti dal Ministro e approvati dal Comitato.

Si ricorda che il **Piano nazionale della sicurezza stradale 2030 (PNSS 2030)** costituisce un sistema articolato di indirizzi, misure di prevenzione e controllo, interventi infrastrutturali e strumenti normativi e organizzativi finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale. Gli **indirizzi generali e le linee guida di attuazione** sono stati definiti con il decreto interministeriale **7 febbraio 2022, n. 29**, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari; il **PNSS 2030** è stato successivamente approvato, quale strumento di programmazione comprensivo dei predetti indirizzi e linee guida, con la **delibera CIPESS n. 13 del 14 aprile 2022**. Il Piano adotta un approccio integrato alla sicurezza stradale, considerando, tra l'altro, infrastrutture, veicoli, comportamenti degli utenti e gestione della sicurezza.

I **commi da 3 a 5** disciplinano il **piano urbano del traffico (PUT)**. Ciascuna regione predispone e aggiorna l'elenco dei comuni tenuti alla sua adozione, nel quale sono inclusi i comuni con popolazione residente superiore a **30.000 abitanti** e i comuni con popolazione inferiore che registrino particolare affluenza turistica, elevati fenomeni di pendolarismo o problemi di congestione della circolazione. I PUT sono predisposti secondo direttive ministeriali e sono finalizzati, tra l'altro, al miglioramento della circolazione e della sicurezza stradale, alla riduzione dell'inquinamento e al risparmio energetico. Il **comma 5** prevede, inoltre, che il PUT contempli l'utilizzo di **sistemi tecnologici e digitali** per la rilevazione e il controllo del traffico, il monitoraggio dei tempi di percorrenza e la gestione della sosta. Il piano è aggiornato **ogni due anni** e, comunque, in occasione dell'adozione o dell'aggiornamento del **PUMS**, ove previsto.

Il **comma 6** disciplina il **piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS)**, che deve essere adottato dalle **città metropolitane**, dai comuni e dalle associazioni di comuni con popolazione superiore a **100.000 abitanti**,

nonché dai **nodi urbani della rete TEN-T** non ricadenti nella competenza territoriale delle città metropolitane. Il PUMS è qualificato come strumento di pianificazione strategica della mobilità con un orizzonte temporale **non inferiore a dieci anni**; per gli enti tenuti alla sua adozione, il **PUT costituisce piano di settore del PUMS**. In caso di mancata adozione del PUMS da parte del comune capoluogo di provincia, le province possono adottare piani del traffico per la viabilità extraurbana, d'intesa con gli altri enti proprietari delle strade interessate.

Si ricorda che i PUMS sono disciplinati, a livello nazionale, dalle linee guida adottate con il **decreto ministeriale 4 agosto 2017, n. 397**, in attuazione dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo n. 257 del 2016, successivamente modificate dal **decreto ministeriale 28 agosto 2019, n. 396**. Essi costituiscono strumenti di pianificazione strategica della mobilità urbana orientati all'integrazione tra le diverse modalità di trasporto e al perseguimento di obiettivi di accessibilità, sicurezza e sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

La disposizione opera una **ricognizione e razionalizzazione degli strumenti di pianificazione** già previsti dall'ordinamento. In particolare, coordina la disciplina del Piano nazionale per la sicurezza stradale con l'**articolo 32 della legge n. 144 del 1999** e con l'**articolo 46 della legge n. 120 del 2010**, riordina la disciplina del **PUT** già contenuta nell'**articolo 36 del codice vigente** e inserisce nel codice la disciplina del **PUMS**, chiarendone il rapporto con il PUT. Secondo la relazione tecnica, le disposizioni relative a PUT e PUMS non introducono nuovi strumenti di programmazione, ma riportano a sistema quelli già esistenti.

Rispetto all'articolo 36 del codice vigente, non è riprodotta la previsione relativa all'**albo degli esperti in materia di piani di traffico**; la soppressione è ricondotta, nella documentazione di accompagnamento, a esigenze di **semplificazione**.

L'**articolo 11** (*Sulle banche dati per le strade, i veicoli e i conducenti*) istituisce, al **comma 1**, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

a) l'**Archivio nazionale delle strade** (ANS), che, ai sensi del **comma 2** comprende l'elenco delle strade, distinte per categorie, con i dati relativi allo stato tecnico e giuridico della strada, al traffico veicolare, ai sinistri e allo stato di percorribilità anche da parte dei veicoli classificati come mezzi d'opera, nonché dei veicoli che eccedono i limiti di massa. I dati sono trasmessi dagli enti proprietari delle strade ovvero, per le strade in concessione, da ANAS S.p.A. e dalle società concessionarie di settore; le modalità di formazione e aggiornamento delle sezioni dell'archivio, nonché di trasmissione e pubblicazione dei dati, sono definite con apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

b) l'**Archivio nazionale dei veicoli** (ANV), che, ai sensi del **comma 3**, contiene, per ciascun veicolo, i dati relativi alle caratteristiche di costruzione e di identificazione e alle relative variazioni, ai documenti di circolazione e ai relativi aggiornamenti, nonché ai sinistri nei quali il veicolo è stato coinvolto. L'archivio è gestito in modalità digitale ed è alimentato e aggiornato con i dati raccolti dal competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dagli organi di polizia stradale, dalle compagnie di assicurazione e dagli sportelli telematici per l'automobilista.

c) l'**anagrafe nazionale degli abilitati alla guida**, che, ai sensi del **comma 4**, indica, per ogni conducente, i dati relativi al procedimento di rilascio della patente e ai procedimenti successivi relativi al titolo abilitativo; alle violazioni previste dal codice e dalla legge 6 giugno 1974, n. 298 che comportano l'applicazione di sanzioni accessorie; alle infrazioni commesse alla guida di un determinato veicolo che comportano decurtazione del punteggio; nonché ai sinistri verificatisi durante la circolazione e alle relative sanzioni comminate. Il **comma 5** precisa che l'anagrafe è informatizzata ed è alimentata e aggiornata con i dati raccolti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base delle comunicazioni delle prefetture, delle compagnie di assicurazione e degli sportelli telematici per l'automobilista.

d) l'**archivio dei titolari di patente rilasciata da uno Stato estero**, che, ai sensi del **comma 6**, comprende i dati dei titolari di patenti estere che hanno commesso violazioni in Italia, nonché i provvedimenti relativi ai divieti di guida a loro carico, alle infrazioni commesse alla guida di un determinato veicolo che comportano sanzioni accessorie e ai sinistri verificatisi durante la circolazione, con le relative sanzioni comminate. L'archivio è informatizzato ed è alimentato e aggiornato sulla base delle comunicazioni delle prefetture, delle compagnie di assicurazione e degli sportelli telematici per l'automobilista; un apposito provvedimento ministeriale ne definisce i contenuti e le modalità di impianto, tenuta, aggiornamento, accesso e trasmissione dei dati.

I **commi da 2 a 6** disciplinano, con riferimento alle diverse banche dati, i relativi contenuti e, secondo i casi, le modalità di alimentazione, aggiornamento, gestione e accesso.

In particolare, nell'ambito del **comma 3**, è previsto che le pubbliche amministrazioni di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 165 del 2001 accedano alle informazioni contenute nella banca dati dell'ANV, nel rispetto dell'articolo 50, commi 1 e 2, del Codice dell'amministrazione digitale. La disposizione individua, a tal fine, due

modalità: la **pubblicazione, mediante interoperabilità, dei dati dell'ANV sulla Piattaforma Digitale Nazionale Dati (PDND)**, ai sensi dell'articolo 50-*ter* del CAD, e l'**accesso a servizi ed elaborazioni di dati non disponibili sulla PDND**, previa stipula, a titolo oneroso, di un'apposita convenzione con la Direzione generale della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La relazione illustrativa qualifica espressamente questa parte come una **nuova introduzione**, volta ad adeguare l'ANV ai principi di interoperabilità e condivisione dei dati tra pubbliche amministrazioni previsti dal Codice dell'amministrazione digitale.

I **commi 7 e 8** riguardano, rispettivamente, i dispositivi di **monitoraggio della circolazione** e quelli per il **rilevamento dell'inquinamento acustico e atmosferico**. In particolare, il **comma 7** prevede che gli enti proprietari delle strade installino dispositivi di monitoraggio per il rilevamento della circolazione, i cui dati sono destinati alla formazione e all'aggiornamento dell'ANS e all'individuazione dei punti di maggiore congestione del traffico; il **comma 8** stabilisce invece che gli enti proprietari **possono** installare dispositivi per il rilevamento dell'inquinamento acustico e atmosferico e disciplina la custodia, la manutenzione e la trasmissione mensile dei dati raccolti.

La disposizione provvede principalmente al **riordino e alla sistematizzazione di archivi e banche dati già esistenti**, attualmente disciplinati da diverse fonti normative.

In particolare, l'**Archivio nazionale delle strade**, l'**Archivio nazionale dei veicoli** e l'**anagrafe nazionale degli abilitati alla guida** trovano disciplina negli articoli **225 e 226 del vigente codice**. Nell'ambito dell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, l'articolo 226, comma 11, prevede già la registrazione, per ciascun conducente, dei dati relativi, tra l'altro, alle violazioni del codice della strada e della **legge 6 giugno 1974, n. 298** che comportano l'applicazione di sanzioni accessorie, alle infrazioni che determinano la decurtazione del punteggio, nonché ai sinistri e alle relative sanzioni.

L'**archivio dei titolari di patente rilasciata da uno Stato estero** trova invece il proprio antecedente normativo nell'**articolo 6-*ter* del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151**, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2003, n. 214. Tale disposizione prevede, al comma 1, l'istituzione presso il Centro elaborazione dati (CED) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di una banca dati relativa ai titolari di patente estera che commettono violazioni sul territorio italiano e, al comma 3, l'istituzione del **registro degli abilitati alla guida di nazionalità straniera**.

Secondo la relazione illustrativa, la disciplina di tale archivio è **inserita espressamente nel nuovo codice**, in analogia con quella degli altri registri, in considerazione del fatto che esso è stato istituito successivamente all'adozione del

regolamento di esecuzione del codice della strada ed è già operativo presso il CED del Ministero.

L'**articolo 12** (*Registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto*), al **comma 1**, istituisce presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il **Registro delle agenzie telematiche per le imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (REAT)**. Il registro reca l'elenco dei soggetti abilitati a utilizzare le procedure telematiche per l'erogazione delle prestazioni professionali di consulenza di cui all'articolo 1 della legge n. 264 del 1991.

La disposizione precisa che l'attività di consulenza comprende anche le **operazioni di motorizzazione individuate dall'articolo 3 del Capo II dell'Allegato I.2**, richiamato dall'articolo 15, comma 7, nonché gli adempimenti connessi alla circolazione di veicoli e natanti a motore, effettuati a titolo oneroso dalle agenzie telematiche su istanza dell'interessato.

L'articolo 3 dell'Allegato I.2 reca, in particolare, l'elenco delle operazioni di motorizzazione, comprendendovi, tra l'altro, gli **esami per i conducenti di veicoli a motore**; il rilascio di **duplicati e certificazioni** relativi a veicoli, conducenti, componenti ed entità tecniche; le **visite e prove**, anche speciali, dei veicoli e dei relativi componenti; le operazioni concernenti imballaggi, recipienti, cisterne, contenitori e altre attrezzature destinate al **trasporto di merci pericolose**; nonché le **omologazioni e approvazioni** di veicoli, componenti ed entità tecniche.

Sono inoltre ricomprese specifiche operazioni relative alla **navigazione**, tra cui gli esami per titoli professionali e patenti nautiche, gli accertamenti tecnici su navi e imbarcazioni, le visite e prove, le stazzature, le certificazioni e le iscrizioni nei registri nautici, nonché talune operazioni concernenti le **autorizzazioni per il trasporto nazionale e internazionale di merci**.

Il **comma 2** dell'articolo 12 prevede che l'**iscrizione al REAT** avvenga nel rispetto dei requisiti e secondo le modalità stabiliti con **regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge n. 400 del 1988, sentite le organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese di consulenza. L'iscrizione costituisce **condizione necessaria** per il rilascio delle **credenziali di accesso** ai sistemi informativi automatizzati della competente Direzione generale del Ministero e per il loro utilizzo operativo.

Il **comma 3** demanda al medesimo **regolamento** la definizione delle modalità e dei termini per la presentazione della domanda di iscrizione e di **conferma della relativa validità**, dei massimali e dei contenuti della

copertura assicurativa per responsabilità civile richiesta alle imprese, dei programmi dei corsi di formazione che il titolare dell'impresa deve aver frequentato, nonché dei casi di revoca e cancellazione dell'iscrizione.

Al riguardo, si segnala che l'**articolo 6 della legge n. 177 del 2024** prevede espressamente che l'iscrizione al REAT sia soggetta a conferma di validità **ogni due anni**. Lo schema conserva l'istituto della conferma dell'iscrizione, ma non ne riproduce la periodicità biennale, demandando al regolamento anche la definizione dei relativi termini.

Potrebbe pertanto valutarsi il coordinamento della disposizione con l'articolo 6 della legge n. 177 del 2024, anche alla luce dell'articolo 35, comma 2, della medesima legge, nella parte in cui prevede che i decreti legislativi delegati recepiscano comunque le disposizioni da essa introdotte, verificando se la cadenza biennale della conferma debba essere espressamente mantenuta nel nuovo codice.

Il **comma 4** reca una clausola di invarianza finanziaria, stabilendo che all'istituzione e alla gestione del registro si provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

La disciplina riprende e sistematizza nel nuovo codice quella attualmente contenuta nell'**articolo 6 della legge n. 177 del 2024**, che ha istituito il registro delle agenzie telematiche. Rispetto alla disciplina vigente, l'articolo 12 precisa inoltre che l'attività di consulenza comprende anche le operazioni di motorizzazione individuate dall'articolo 3 del Capo II dell'Allegato I.2 e i relativi adempimenti connessi alla circolazione dei veicoli e dei natanti a motore.

L'**articolo 13** (*Norme di rinvio*) individua, al **comma 1**, la disciplina applicabile in via residuale nelle materie non espressamente regolate dal codice.

In particolare, trovano applicazione le disposizioni della legge n. 689 del 1981 in materia di sanzioni amministrative e della legge n. 241 del 1990 in materia di procedimento amministrativo; ai fini del recepimento delle direttive dell'Unione europea nelle materie disciplinate dal codice, è inoltre richiamato l'articolo 35, comma 3, della legge n. 234 del 2012.

Il **comma 2 autorizza** il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ad **adeguare**, **con propri decreti**, le disposizioni degli **allegati** alle direttive dell'Unione europea e agli accordi internazionali in materia, nonché le norme regolamentari relative alla segnaletica.

• ***Il potere ministeriale di adeguamento degli allegati tra sistema delle fonti e legge di delega***

L'articolo 13, comma 2, attribuisce al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il potere di **adeguare, con propri decreti, le disposizioni degli allegati alle direttive dell'Unione europea e agli accordi internazionali in materia**, nonché le **norme regolamentari** relative alla **segnaletica**.

La previsione risponde all'esigenza di assicurare il **tempestivo aggiornamento di discipline caratterizzate da un elevato contenuto tecnico**, frequentemente interessate dall'evoluzione della normativa europea e internazionale. Sotto il profilo della previsione di strumenti ministeriali di adeguamento al diritto dell'Unione europea, il meccanismo presenta elementi di continuità con l'**articolo 229 del codice della strada vigente**, che attribuisce ai Ministri competenti il recepimento, con propri decreti e secondo le rispettive competenze, delle direttive dell'Unione europea concernenti materie disciplinate dal codice.

La disposizione assume tuttavia particolare rilievo sotto il profilo del **sistema delle fonti**, in quanto gli allegati, ove qualificati come parte integrante del codice e approvati unitamente al decreto legislativo, partecipano, nei limiti del contenuto normativo ad essi attribuito, del rango della fonte che li approva. Ne consegue che l'attribuzione a un decreto ministeriale del potere di modificarne il contenuto rende necessario individuare con precisione **entro quali limiti una fonte secondaria possa incidere su disposizioni inserite in un atto avente forza di legge**.

La **disciplina generale della potestà regolamentare**, recata dall'articolo 17 della legge n. 400 del 1988, distingue, in particolare, i **regolamenti ministeriali**, disciplinati dal comma 3 e adottabili nelle materie di competenza del Ministro quando la legge conferisca espressamente tale potere, dai **regolamenti di delegificazione** di cui al comma 2, mediante i quali una disciplina legislativa può essere sostituita soltanto sulla base di una specifica autorizzazione, ad opera della legge, che determini le norme generali regolatrici della materia e disponga l'abrogazione delle norme vigenti con effetto dall'entrata in vigore del regolamento.

Nel caso in esame, il potere previsto dall'articolo 13, comma 2, sembra configurarsi non come un meccanismo di delegificazione in senso proprio, ma come un **potere di adeguamento tecnico** direttamente attribuito al Ministro.

La valutazione della disposizione deve tuttavia tenere conto dei **principi e criteri direttivi** recati dall'**articolo 35** della **legge n. 177 del 2024**.

In primo luogo, il **comma 3, lettera *a)***, nell'ambito del riordino e del coordinamento della disciplina del codice con la normativa dell'Unione europea e con gli accordi internazionali, prevede espressamente la possibilità di **conferire ad atti normativi secondari la competenza per l'attuazione della normativa europea armonizzata**, salva diversa previsione della legge di delegazione europea. La delega contempla quindi direttamente la possibilità che l'attuazione della disciplina europea armonizzata sia affidata a fonti secondarie.

Tale previsione costituisce un elemento significativo ai fini della valutazione dell'articolo 13, comma 2, nella parte in cui consente l'adeguamento degli allegati

alle direttive dell'Unione europea. Sotto questo profilo, il ricorso al decreto ministeriale non appare, in quanto tale, estraneo al quadro delineato dalla legge di delega, dovendosi piuttosto verificare se l'intervento sia riconducibile all'**attuazione della normativa europea armonizzata**, anche quando essa richieda aggiornamenti di carattere tecnico.

Accanto a tale criterio, l'articolo 35 contempla uno **specifico meccanismo di delegificazione della normativa tecnica**. Il **comma 2, lettera *d)***, prevede infatti la delegificazione della disciplina riguardante le procedure e la normativa tecnica suscettibile di frequenti aggiornamenti, con particolare riferimento alle materie indicate dal comma 4, stabilendo altresì l'individuazione delle norme generali regolatrici della materia e l'abrogazione delle disposizioni legislative interessate con effetto dall'entrata in vigore dei relativi regolamenti.

Il **comma 4** autorizza, a sua volta, il Governo ad adottare, nel rispetto dei principi e criteri direttivi di cui ai commi 2 e 3, **uno o più regolamenti di delegificazione** ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge n. 400 del 1988, diretti a modificare la disciplina legislativa e regolamentare nelle materie ivi specificamente individuate. Tra queste figura, alla lettera *c)*, l'**aggiornamento della segnaletica stradale, in conformità alle norme internazionali in materia, e l'organizzazione della circolazione**. Il successivo **comma 5** dispone che le norme di legge relative alle materie di cui al comma 4 siano abrogate con effetto dalla data di entrata in vigore dei predetti regolamenti.

Il sistema delineato dalla legge di delega contempla quindi una **pluralità di strumenti di normazione secondaria**: da un lato, la possibilità, prevista dal **comma 3, lettera *a)***, di affidare ad atti normativi secondari l'attuazione della normativa europea armonizzata; dall'altro, lo specifico ricorso ai regolamenti di delegificazione nelle materie tecniche individuate dal **comma 4**. A questi si aggiungono i **regolamenti di coordinamento** previsti dal comma 6 e i **decreti ministeriali** di cui al comma 7, ai quali è attribuita la funzione di stabilire istruzioni tecniche attuative relative ai procedimenti amministrativi introdotti o modificati dai regolamenti di cui ai commi 4 e 6.

Il punto centrale appare pertanto non tanto quello dell'ammissibilità dell'intervento di una fonte secondaria, espressamente contemplata dalla delega, quanto quello della **corretta delimitazione dell'ambito materiale dei diversi strumenti previsti dall'articolo 35**.

In particolare, qualora l'intervento ministeriale previsto dall'articolo 13, comma 2, resti circoscritto all'adeguamento di elementi strettamente tecnici degli allegati funzionali all'attuazione della normativa europea armonizzata, esso può trovare un diretto riferimento nel criterio di cui all'**articolo 35, comma 3, lettera *a)***.

Diversamente, qualora gli allegati contengano disposizioni suscettibili di incidere su obblighi o divieti, presupposti applicativi, competenze amministrative, condizioni per l'esercizio di diritti o attività, elementi costitutivi di illeciti o conseguenze sanzionatorie, assumerebbe maggiore rilievo l'esigenza di verificare se l'intervento ministeriale possa ancora essere ricondotto all'attuazione della normativa europea armonizzata o se debbano invece trovare applicazione gli altri strumenti normativi previsti dalla legge di delega.

Una specifica esigenza di coordinamento si pone inoltre con riferimento alla **segnaletica stradale**.

L'articolo 13, comma 2, consente infatti al Ministro di adeguare le «norme regolamentari relative alla segnaletica», mentre l'articolo 35, comma 4, lettera *c)*, individua espressamente l'aggiornamento della segnaletica stradale in conformità alle norme internazionali tra le materie affidate ai regolamenti di delegificazione. In tale caso, il coordinamento tra le due previsioni assume rilievo soprattutto ove l'intervento ministeriale sia suscettibile di incidere, direttamente o attraverso le disposizioni degli allegati, su contenuti di rango legislativo riconducibili alle materie di cui al comma 4, per i quali la legge delega contempla lo specifico strumento della delegificazione.

Un ulteriore profilo riguarda il rapporto con il **sistema generale di recepimento del diritto dell'Unione europea**. Il comma 1, lettera *c)*, dell'articolo 13 richiama infatti, ai fini del recepimento delle direttive nelle materie disciplinate dal codice, l'**articolo 35, comma 3**, della **legge n. 234 del 2012**. Tale disposizione consente, nelle materie di cui all'articolo 117, secondo comma, della Costituzione non disciplinate dalla legge o da regolamenti adottati ai sensi dell'articolo 17, commi 1 e 2, della legge n. 400 del 1988 e non coperte da riserva di legge, il recepimento mediante regolamento ministeriale o interministeriale ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della medesima legge n. 400; ove la direttiva abbia contenuto non normativo, è invece ammesso il ricorso a un atto amministrativo generale.

Si pone pertanto l'**esigenza di coordinare** il meccanismo generale previsto dalla legge n. 234 del 2012, il criterio direttivo di cui all'articolo 35, comma 3, lettera *a)*, della legge n. 177 del 2024 e il potere specificamente attribuito al Ministro dall'articolo 13, comma 2.

In tale prospettiva, il richiamo all'articolo 229 del codice vigente costituisce un elemento di continuità e il ricorso a fonti secondarie trova espressa considerazione nella stessa legge di delega. Resta tuttavia opportuno chiarire il **perimetro del potere di adeguamento**, soprattutto con riferimento agli **allegati** che contengano disposizioni **non meramente tecniche** e al rapporto con le materie per le quali l'articolo 35 prevede specificamente il ricorso ai regolamenti di delegificazione.

Si valuti pertanto l'opportunità di precisare l'ambito e le modalità di esercizio del potere di adeguamento attribuito al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dall'articolo 13, comma 2, anche al fine di assicurarne il coordinamento con i diversi strumenti di normazione secondaria delineati dall'articolo 35 della legge n. 177 del 2024.

In particolare, tenuto conto che l'articolo 35, comma 3, lettera a), contempla espressamente il conferimento ad atti normativi secondari della competenza per l'attuazione della normativa europea armonizzata, si valuti l'opportunità di chiarire se il potere ministeriale di adeguamento delle disposizioni degli allegati sia circoscritto agli interventi di carattere tecnico riconducibili a tale finalità, nonché di precisarne il coordinamento con i regolamenti di delegificazione previsti dai commi 2, lettera d), 4 e 5

del medesimo articolo 35, con particolare riferimento alla disciplina della segnaletica stradale.

Si valuti altresì l'opportunità di chiarire il rapporto tra tale potere di adeguamento e il richiamo, operato dal comma 1, lettera c), all'articolo 35, comma 3, della legge n. 234 del 2012, che disciplina il recepimento delle direttive dell'Unione europea mediante regolamento ministeriale o interministeriale nelle materie e alle condizioni ivi previste.

CAPO II – DELLE COMPETENZE

Articoli 14-20
(Delle competenze)

Gli **articoli da 14 a 20** (**Capo II** del **Titolo I**) riuniscono, articolandole per soggetto, le disposizioni sul **riparto delle competenze** in materia di **circolazione stradale**, oggi distribuite tra il codice vigente, il regolamento di esecuzione e la legge n. 870 del 1986. Tra le principali novità figurano: la **procedura di verifica dei veicoli non assicurati**, con possibile divieto di marcia; la ridefinizione della disciplina delle **operazioni di motorizzazione** e dei relativi importi; la **raccolta trimestrale dei dati sui sinistri**; la **procedura sostitutiva ministeriale** in materia di **limiti di velocità**; un **criterio territoriale unitario** per le **competizioni sportive**; il nuovo riparto delle competenze comunali tra **Giunta e Sindaco.**

Il **Capo II** del **Titolo I** (**articoli da 14 a 20**) disciplina la **ripartizione delle competenze** tra i soggetti titolari di funzioni in materia di **circolazione** e **infrastrutture stradali**, riordinando in un quadro unitario attribuzioni oggi distribuite tra il codice vigente, il relativo regolamento di esecuzione e altre fonti normative.

Il Capo individua, in particolare, le competenze del **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, del **Ministero dell'interno**, delle **Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano**, dei **Comuni**, degli **enti proprietari o gestori delle strade** e degli altri soggetti preposti alla regolamentazione della circolazione.

Al **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** spettano funzioni di **indirizzo e regolamentazione generale della circolazione e della segnaletica stradale**, nonché la definizione dei **criteri per la pianificazione del traffico** e l'adozione di direttive rivolte ai Prefetti e agli enti proprietari delle strade. Il Ministero esercita inoltre funzioni in materia di **sicurezza stradale**, **limiti di velocità**, prescrizioni tecniche relative alla costruzione e alla gestione delle strade, nonché poteri di **vigilanza e intervento sostitutivo** nei confronti degli enti proprietari o dei soggetti competenti.

Al **Ministero dell'interno** sono attribuite, tra l'altro, le funzioni di **coordinamento dei servizi di polizia stradale**, anche mediante direttive rivolte agli organi e agli ausiliari di polizia stradale, nonché le competenze connesse alle esigenze di **ordine e sicurezza pubblica** e al coordinamento delle attività in materia di viabilità.

Alle **Regioni e alle Province autonome di Trento e di Bolzano** spettano specifiche funzioni in materia di **limitazioni della circolazione**, **misure di carattere ambientale** e **competizioni sportive su strada**, nell'ambito delle rispettive competenze territoriali.

Ai **Comuni** sono attribuite le competenze relative, tra l'altro, alla **delimitazione dei centri abitati**, delle **zone ciclabili**, delle **aree pedonali** e delle **zone a traffico limitato**, alla disciplina delle **aree di sosta e dei parcheggi**, alla **regolamentazione della circolazione sulle strade comunali e nei centri abitati**, alla **segnaletica**, nonché allo svolgimento di determinate funzioni in materia di **competizioni sportive**. Tali competenze sono ripartite, a seconda dei casi, tra **Giunta** e **Sindaco**.

Gli **enti proprietari o gestori delle strade** provvedono, nell'ambito della rete di rispettiva competenza, alla **classificazione e declassificazione delle strade**, all'istituzione e aggiornamento della **cartografia e del catasto stradale**, alla **manutenzione, gestione e pulizia delle infrastrutture**, alla **segnaletica**, alle **rilevazioni del traffico** e al rilascio delle autorizzazioni previste dal codice; ad essi compete inoltre la **regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati** e sui tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati con popolazione inferiore a 10.000 abitanti.

L'**articolo 20** completa il quadro individuando le competenze degli **altri soggetti preposti alla regolamentazione della circolazione**, tra cui il **Prefetto** e le competenti **autorità aeroportuali e portuali**, nei rispettivi ambiti di attribuzione.

Con riferimento ai **principi e criteri direttivi della delega**, il Capo appare direttamente riconducibile all'**articolo 35, comma 2, lettera *c)***, della legge n. 177 del 2024, che prevede il **riassetto della ripartizione delle competenze tra gli enti istituzionali**, nel rispetto delle competenze delle regioni e degli enti locali in materia di viabilità, anche con riguardo alla previsione di limiti alla circolazione.

Rileva altresì il criterio di cui al comma 3, lettera ***a)***, che prescrive la **riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e coerenza** e il loro coordinamento con le altre norme nazionali, unionali e internazionali, nonché con la disciplina delle competenze regionali e locali, con particolare riferimento ai **poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade**.

Viene inoltre in rilievo il principio generale di cui all'**articolo 35, comma 2, alinea**, secondo cui i decreti legislativi adottati nell'esercizio della delega **«recepiscono comunque le disposizioni di cui alla presente legge»**.

L'**articolo 14** (*Del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*) riunisce in un'unica disposizione le funzioni del **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** in materia di circolazione stradale, attualmente contenute in diverse disposizioni dell'ordinamento.

Il **comma 1** attribuisce al Ministero la competenza a impartire **direttive per l'organizzazione e la regolamentazione della circolazione e della relativa segnaletica stradale su tutte le strade**. La disposizione riprende l'articolo 35, comma 1, del codice vigente, che prevede tuttavia che il Ministero eserciti tale competenza sentito il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica per gli aspetti di competenza.

Il medesimo comma prevede una serie di poteri strumentali all'esercizio di tali funzioni, stabilendo che il Ministro:

- predispone il **programma informativo annuale sulla sicurezza stradale**, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti, alle quali riferisce sui risultati ottenuti; fornisce all'opinione pubblica i dati più significativi e definisce il **Piano nazionale per la sicurezza stradale** (lettere ***a)***, ***l)*** e ***m)***; articoli 230, comma 2-*bis*, e 1, commi 3 e 5, del codice vigente);
- stabilisce i **criteri per la pianificazione del traffico** cui devono attenersi gli enti proprietari delle strade e può impartire ai prefetti e agli enti proprietari direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione (lettere ***b)*** e ***c)***; articoli 35, comma 1, e 5, comma 1, del codice vigente);
- può impartire direttive sulla fissazione di **limiti di velocità inferiori o superiori** a quelli stabiliti ai sensi dell'**articolo 50** e adottare i provvedimenti sostitutivi di cui all'**articolo 19, comma 5**, nei confronti dei provvedimenti degli enti proprietari contrari alle medesime direttive; può inoltre disporre l'imposizione di limiti in caso di inadempimento dell'ente proprietario, provvedendo direttamente all'esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti di quest'ultimo (lettere ***d)*** ed ***e)***; articolo 142, comma 2, del codice vigente). La lettera ***d)*** sostituisce al potere ministeriale di «modificare» direttamente i provvedimenti degli enti proprietari contrari alle direttive, previsto dall'articolo 142, comma 2, del codice vigente, il rinvio alla procedura di intervento sostitutivo disciplinata dall'articolo 19, comma 5;

Si segnala che l'articolo 14, comma 1, lettera e), consente al Ministro di disporre l'imposizione di limiti di velocità in caso di inadempimento dell'ente proprietario e di provvedere direttamente all'esecuzione delle opere necessarie, mentre l'articolo 19, comma 5, disciplina, con riferimento ai limiti fissati dagli enti proprietari o gestori, una procedura di verifica e intervento sostitutivo preceduta dall'assegnazione di un termine e subordinata al reiterato inadempimento. Potrebbe pertanto valutarsi l'opportunità di chiarire il rapporto tra le due previsioni, specificando se il potere di cui alla lettera e) debba essere esercitato nell'ambito della procedura prevista dall'articolo 19, comma 5, ovvero configuri un autonomo potere sostitutivo.

- definisce, con proprio decreto e nel rispetto della normativa europea e internazionale, **criteri uniformi per la collocazione della segnaletica stradale** sull'intero territorio nazionale e, anche in deroga alle disposizioni del Titolo VII, criteri speciali per la regolamentazione della circolazione in presenza di particolari circostanze; adotta inoltre, in conformità all'**Allegato VII.1**, le **norme tecniche funzionali e geometriche per la costruzione, il controllo e il collaudo delle strade e dei relativi impianti e servizi** (lettere ***f)*** e ***g)***; articoli 38, comma 6, e 13, commi 1 e 2, del codice vigente);
- esercita **poteri di diffida e sostitutivi** in caso di inosservanza delle disposizioni nelle materie della pianificazione e della regolamentazione della circolazione, di inottemperanza alle prescrizioni sulla segnaletica, di mancata adozione o non conformità dei piani di cui all'articolo 10 e di mancata o non conforme installazione dei dispositivi di monitoraggio di cui all'articolo 11, comma 7 (lettere ***h)***, ***i)***, ***q)*** e ***r)***; articoli 5, comma 2, 36, comma 10, 38, comma 14, 45, commi da 2 a 4, e 227, comma 3, del codice vigente). La lettera ***i)*** prevede, per la diffida in materia di segnaletica, un termine non inferiore a quindici giorni e subordina l'intervento sostitutivo al reiterato inadempimento;

Si segnala che la lettera h) dell'articolo 14, comma 1, reca un generale potere di diffida e, in presenza di grave pericolo per la sicurezza, di intervento sostitutivo nelle materie di cui alle lettere b) e c), mentre la lettera q) disciplina specificamente la mancata adozione o la non conformità alle direttive dei piani di cui all'articolo 10. Potrebbe pertanto valutarsi l'opportunità di chiarire il rapporto tra la previsione generale e quella speciale, al fine di rendere univoco il procedimento applicabile ai piani del traffico.

- - predispone, con decreto, il calendario dei giorni nei quali la circolazione dei veicoli adibiti al trasporto di cose è vietata o soggetta a particolari prescrizioni, stabilendo altresì le relative condizioni e deroghe; definisce, con proprio decreto adottato di concerto con il Ministro dell'interno e previa intesa in sede di Conferenza unificata, le caratteristiche dei dispositivi telematici installati sui veicoli per la gestione delle deroghe ai divieti e alle limitazioni nelle zone a traffico limitato; definisce, infine, con proprio decreto, le modalità di riscossione della sosta tariffata, le caratteristiche dei relativi dispositivi di controllo, le categorie di veicoli esentati e, previa intesa in sede di Conferenza unificata, i limiti massimi delle tariffe (lettere *n)*, *o)* e *p)*; articoli 6, commi 1 e 8, e 7, comma 1, lettera *f)*, del codice vigente). Rispetto al codice vigente, la lettera *n)* non riproduce il provvedimento con cui il Prefetto, nei giorni individuati dal calendario ministeriale, vieta la circolazione dei veicoli adibiti al trasporto di cose: divieti, prescrizioni,

condizioni ed eventuali deroghe sono disciplinati direttamente dal decreto ministeriale recante il calendario;

- prevede, con proprio decreto e fermi restando i poteri degli enti proprietari, l'**esclusione dal transito su alcune autostrade o tratti di esse di determinate categorie di veicoli o trasporti**, quando lo richiedano le esigenze della circolazione; adotta inoltre, con proprio decreto, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sentita l'ANSFISA e previa intesa in sede di Conferenza unificata, apposite **linee guida sui trasporti in condizioni di eccezionalità**, finalizzate ad assicurare l'omogeneità della classificazione e gestione del rischio e della valutazione della compatibilità dei trasporti con la conservazione delle sovrastrutture stradali, la stabilità dei manufatti e la sicurezza della circolazione (lettere ***s)*** e ***t)***; articoli 175, comma 5, e 10, comma 10-*bis*, del codice vigente).

Con riferimento alla lettera ***s)***, non è riprodotto il concerto con il Ministro della difesa previsto dall'articolo 175, comma 5, del codice vigente per i provvedimenti riguardanti autoveicoli appartenenti alle Forze armate. Con riferimento alla lettera ***t)***, la disposizione riprende direttamente la disciplina dell'articolo 10, comma 10-*bis*, del codice vigente.

Il **comma 2**, di nuova introduzione, disciplina una **procedura di controllo documentale sui veicoli privi di copertura assicurativa** per la responsabilità civile derivante dalla circolazione. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svolge, con **cadenza mensile**, l'attività prevista dall'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1 e comunica ai proprietari, nel rispetto delle norme sulla notificazione degli atti, l'avvenuto inserimento dei veicoli nell'**elenco** ivi previsto, invitandoli a **regolarizzare la posizione assicurativa** o a documentare la sussistenza di una delle condizioni previste dall'articolo 122-*bis* del codice delle assicurazioni private entro **trenta giorni dalla notifica**. Decorso inutilmente tale termine, il Ministero dispone, per i veicoli che risultino ancora privi della copertura assicurativa prescritta, il **divieto di marcia a tempo indeterminato** di cui all'**articolo 131, comma 1, lettera *b)***.

L'articolo 122-*bis* del codice delle assicurazioni private prevede deroghe all'obbligo assicurativo per i veicoli formalmente ritirati dalla circolazione e per quelli il cui uso sia vietato, in via temporanea o permanente, da un provvedimento dell'autorità competente adottato conformemente alla normativa vigente (**comma 1**). La deroga si applica altresì, alle condizioni ivi previste, a specifiche categorie di veicoli utilizzati esclusivamente in aree non accessibili al pubblico e coperti da una diversa assicurazione per la responsabilità civile verso terzi (**commi 1-*bis* e 1-*ter***). Il **comma 2** estende inoltre la deroga ai veicoli non idonei all'uso come

mezzo di trasporto, compresa l'ipotesi in cui siano privi di parti essenziali che li rendano stabilmente inidonei al loro utilizzo, nonché ai veicoli il cui utilizzo sia stato volontariamente sospeso mediante formale comunicazione all'impresa di assicurazione.

Si segnala che l'articolo 31, comma 2, del decreto-legge n. 1 del 2012, non abrogato dal provvedimento in esame, riconosce agli iscritti nell'elenco quindici giorni per regolarizzare la propria posizione, mentre l'articolo 14, comma 2, dello schema assegna a tal fine trenta giorni dalla notificazione. Potrebbe pertanto valutarsi l'opportunità di coordinare espressamente le due disposizioni, chiarendo il termine applicabile nell'ambito della nuova procedura ministeriale.

Si segnala, inoltre, che l'articolo 131, comma 1, lettera b), configura il divieto di marcia a tempo indeterminato come sanzione amministrativa accessoria destinata a cessare con l'adempimento della prescrizione o dell'obbligo indicati nel verbale di accertamento della violazione. Il comma 7 del medesimo articolo e l'Allegato III.1 disciplinano parimenti la cessazione della misura facendo riferimento alla prescrizione contenuta nel verbale e, nei casi ivi previsti, alla verifica dell'adempimento da parte dell'organo accertatore. Poiché, nella fattispecie di cui all'articolo 14, comma 2, il divieto è disposto direttamente dal Ministero all'esito di una procedura amministrativa che non presuppone l'accertamento di una violazione mediante verbale, potrebbe valutarsi l'opportunità di precisare le modalità di applicazione, esecuzione e cessazione della misura, nonché il soggetto competente a verificarne i relativi presupposti.

L'**articolo 15** *(Delle specifiche competenze tecniche degli uffici della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)* riconduce nel codice le **competenze tecniche degli uffici della motorizzazione** e la disciplina delle **operazioni di motorizzazione** e delle attività di controllo, ispezione e vigilanza oggi contenuta nella legge 1° dicembre 1986, n. 870, rinviando per il dettaglio all'**Allegato I.2**, che, ai sensi del comma 7, costituisce parte integrante del codice. La relazione illustrativa precisa che tale Allegato riproduce e sistematizza il contenuto della legge n. 870 del 1986.

Il **comma 1**, che riformula l'articolo 81 del codice vigente per esigenze di coordinamento e di completezza della disciplina, attribuisce al Ministero gli **accertamenti tecnici** previsti dal codice in materia di veicoli a motore e di quelli da essi trainati e ricomprende espressamente anche l'**accertamento dei requisiti per la guida, delle patenti di guida e degli altri titoli abilitativi**. Per l'esercizio di tali funzioni il Ministro si avvale dei dipendenti appartenenti ai ruoli del Dipartimento per i trasporti e la

navigazione. Gli accertamenti tecnici, le **figure professionali preposte** e i relativi requisiti sono definiti nel **Capo I, articoli 1 e 2, dell'Allegato I.2**, superando la tecnica dell'articolo 81 vigente, che individua direttamente qualifiche funzionali e titoli di studio.

I **commi da 2 a 6** riprendono, con modificazioni e riordino sistematico, la disciplina recata dall'articolo 19 della legge n. 870 del 1986.

Il **comma 2** consente che le **operazioni di motorizzazione** individuate dall'**articolo 3 dell'Allegato I.2, Capo II**, siano effettuate, su richiesta degli interessati, **presso sedi da essi predisposte**, con spese interamente a loro carico. Gli importi dovuti dagli interessati e quelli da corrispondere al personale incaricato delle attività disciplinate dagli **articoli 4 e 5 dell'Allegato I.2, Capo III**, sono determinati dal **regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289**; le somme versate sono acquisite al bilancio dello Stato e riassegnate al pertinente capitolo del Ministero.

Al riguardo, si segnala che l'**articolo 13 della legge n. 177 del 2024**, modificando l'articolo 19 della legge n. 870 del 1986, ha determinato direttamente in **350 euro lordi** l'importo spettante per una giornata completa di operazioni e in **175 euro lordi** quello spettante per una singola seduta. **Lo schema non riproduce tali importi**, demandandone invece la determinazione al regolamento di cui all'articolo 289, mentre l'articolo 292, comma 1, lettera *a)*, dispone contestualmente l'abrogazione dell'articolo 19 della legge n. 870 del 1986.

Potrebbe pertanto valutarsi la coerenza della scelta di non riprodurre nel nuovo codice gli importi espressamente fissati dall'articolo 13 della legge n. 177 del 2024, rimettendone la determinazione alla fonte regolamentare, con l'articolo 35, comma 2, della medesima legge n. 177, nella parte in cui prevede che i decreti legislativi delegati recepiscano comunque le disposizioni della legge delegante.

I **commi 3 e 4** disciplinano gli importi spettanti al personale incaricato e le relative maggiorazioni in presenza di personale con funzioni di supporto, nonché i compensi dovuti per le operazioni svolte fuori dall'orario ordinario di servizio o in orario pomeridiano o antimeridiano. Il **comma 5** estende tale disciplina alle **attività di controllo, ispezione e vigilanza** di cui all'articolo 5 dell'Allegato I.2, ponendo i relativi oneri a carico dei soggetti destinatari.

Il **comma 6** prevede infine, per le operazioni indicate dall'articolo 3 dell'Allegato I.2, salvo le voci 5) e 6), una maggiorazione del **50 per cento** quando siano richieste con carattere d'urgenza ed effettuate entro tre giorni dalla richiesta, anche, ove necessario, oltre il normale orario d'ufficio.

Si segnala che, al comma 5, il secondo e il terzo periodo presentano un contenuto in parte sovrapponibile, in quanto entrambi stabiliscono che gli oneri relativi alle attività di controllo, ispezione e vigilanza sono posti a carico dei soggetti destinatari e rinviano al regolamento di cui all'articolo 289 per la determinazione dei relativi importi. Potrebbe pertanto valutarsi l'opportunità di coordinare le due previsioni, eliminando eventuali duplicazioni.

L'**Allegato I.2** si articola in quattro Capi. Il **Capo I** individua in forma tabellare gli accertamenti tecnici consentiti in relazione alla qualifica e ai requisiti del personale (articolo 1) e il personale abilitato alle prove d'esame per patenti e titoli professionali (articolo 2). Il **Capo II** elenca in diciassette voci le **operazioni di motorizzazione** (articolo 3): esami, duplicati e certificazioni, visite e prove, omologazioni, operazioni in materia di navigazione, autorizzazioni al trasporto di merci. Il **Capo III** individua le condizioni dei **compensi** del personale (giornata completa o singola seduta, articolo 4) e i **rimborsi** di trasferta (articolo 5), fissando direttamente un rimborso forfetario di 100 euro per distanze fino a 80 chilometri dalla sede di servizio. Il **Capo IV** (articolo 6) elenca le operazioni per le quali sono dovuti diritti agli **enti proprietari** i cui importi sono fissati dal regolamento ai sensi dell'**articolo 289**. Salvo il rimborso forfetario, l'Allegato non reca importi.

L'**articolo 16** (*Del Ministero dell'interno*) disciplina le competenze del **Ministero dell'interno** in materia di polizia stradale. Il **comma 1** riproduce l'articolo 11, comma 3, secondo periodo, del codice vigente, attribuendo al Ministero il **coordinamento dei servizi di polizia stradale da chiunque espletati**.

Il **comma 2** riconduce a norma primaria previsioni attualmente contenute nel regolamento di esecuzione, stabilendo che, per l'esercizio dei compiti di coordinamento, il Ministero si avvale del **Servizio Polizia Stradale del Dipartimento della pubblica sicurezza** e adotta **direttive vincolanti** nei confronti degli organi di polizia stradale di cui all'**articolo 27** e degli ausiliari di cui all'**articolo 28**. L'esecuzione delle direttive è affidata in via principale ai **Prefetti**, che possono avvalersi, ove necessario, della conferenza provinciale permanente di cui all'articolo 11 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300. Per l'espletamento dei servizi di polizia stradale e per le attività di consulenza tecnica, il Ministero e i Prefetti si avvalgono, in via principale, dei Compartimenti della Polizia Stradale e degli uffici territoriali che operano alle loro dipendenze.

Il **comma 3**, di nuova introduzione, prevede che, ai fini dell'esercizio dei compiti di coordinamento e dell'adozione delle direttive, gli organi e gli

ausiliari di polizia stradale comunichino per via telematica, con **cadenza trimestrale**, alla Prefettura territorialmente competente i **dati relativi ai sinistri stradali da essi rilevati**, secondo modalità stabilite con apposito provvedimento del Ministero dell'interno. La mancata comunicazione costituisce elemento di valutazione della **responsabilità dirigenziale**, anche ai fini della corresponsione della retribuzione di risultato e del trattamento accessorio connesso alla *performance* individuale. La relazione illustrativa riconduce espressamente tale previsione ai criteri già previsti dall'articolo 14, comma 1-*quater*, del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33.

Si segnala che il comma 3 pone l'obbligo di comunicazione trimestrale dei dati sui sinistri a carico degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27 e degli ausiliari di cui all'articolo 28, mentre l'ultimo periodo qualifica la mancata comunicazione come elemento di valutazione della responsabilità dirigenziale, anche ai fini della retribuzione di risultato e del trattamento accessorio connesso alla performance individuale. Considerato che non tutti i soggetti ricompresi negli articoli 27 e 28 sono necessariamente titolari di incarichi dirigenziali, potrebbe valutarsi l'opportunità di precisare i destinatari dell'ultimo periodo ovvero che le conseguenze ivi previste operano nei limiti in cui siano soggettivamente applicabili.

I **commi 4 e 5**, anch'essi di nuova introduzione, riconoscono nel codice il **Centro di coordinamento nazionale «Viabilità Italia»**, istituito presso il Ministero dell'interno, Dipartimento della pubblica sicurezza, Servizio Polizia Stradale, del quale il Ministro si avvale per fronteggiare in modo coordinato situazioni di **crisi o emergenza** relative alla viabilità stradale e autostradale e per definire, anche preventivamente, le opportune strategie di intervento. Le direttive adottate da Viabilità Italia nell'esercizio delle proprie funzioni sono **immediatamente esecutive e vincolanti** per gli enti proprietari e concessionari delle strade, per gli organi di polizia stradale e per gli ausiliari.

Il **comma 6** stabilisce che, quando sia necessario limitare o sospendere la circolazione per motivi di ordine e sicurezza pubblica, il **Ministero dell'interno** adotta le direttive funzionali all'emanazione dei provvedimenti previsti dall'**articolo 22**.

I **commi 7 e 8** disciplinano la gestione dei **veicoli giacenti da oltre sei mesi**. In particolare, il **comma 7** prevede che il Prefetto, con cadenza semestrale, predisponga l'**elenco dei veicoli giacenti**, a seguito dell'applicazione di misure di **sequestro amministrativo**, presso i soggetti

individuati dal regolamento di cui all'articolo 289. L'elenco è pubblicato sul sito istituzionale della prefettura-ufficio territoriale del Governo competente ed è corredato da un **avviso** ai proprietari e agli obbligati in solido circa la facoltà di assumere la custodia del veicolo entro **trenta giorni**, previo pagamento della sanzione eventualmente dovuta e delle somme spettanti al custode acquirente. Decorso inutilmente tale termine, i verbali di sequestro amministrativo si intendono notificati e la Prefettura trasferisce direttamente la proprietà dei veicoli al custode acquirente, che procede all'alienazione ai sensi dell'articolo 133 o, in caso di grave danneggiamento o deterioramento, alla rottamazione. Le modalità attuative sono stabilite con decreto del Ministero dell'interno, sentita l'Agenzia del demanio.

Il **comma 8**, riprendendo la disciplina dell'articolo 215-*bis* del codice vigente, estende il meccanismo ai **veicoli giacenti da oltre sei mesi** presso le depositerie di cui all'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1982, n. 571, a seguito di **sequestro**, nonché per effetto di provvedimenti amministrativi di **confisca non ancora definitivi, rimozione e dissequestro**. Il Prefetto ne dispone, con cadenza semestrale, il censimento, sentiti gli organi accertatori per quanto di competenza. Nei trenta giorni successivi alla pubblicazione dell'elenco, il proprietario o uno degli obbligati in solido può assumere la custodia del veicolo, previo pagamento delle somme dovute alla depositeria. In mancanza, i veicoli oggetto di sequestro e dissequestro sono considerati **abbandonati**, mentre quelli oggetto di confisca non ancora definitiva sono considerati **definitivamente confiscati**. La Prefettura informa quindi l'Agenzia del demanio, alla quale è affidata la successiva gestione dei veicoli, anche ai fini della rottamazione nei casi previsti.

Rispetto all'articolo 215-*bis* del codice vigente, non è più menzionato il **fermo amministrativo**, mentre è espressamente ricompresa la **rimozione**. I veicoli assoggettati alla procedura sono inoltre dichiarati **liberi dagli eventuali gravami precedentemente iscritti** e la somma ricavata dall'alienazione è depositata, sino alla definizione del procedimento, in un **conto infruttifero** presso la tesoreria dello Stato, anziché nel conto «fruttifero» previsto dalla disciplina vigente.

Ai sensi dell'**articolo 290, commi 7 e 8**, le procedure previste, rispettivamente, dai commi 7 e 8 dell'articolo 16 si applicano anche ai veicoli giacenti in conseguenza del **fermo amministrativo** disposto secondo la normativa vigente fino alla data in cui il nuovo codice acquista efficacia.

Si segnala che il comma 8 ricomprende espressamente nell'ambito della procedura anche i veicoli giacenti a seguito di rimozione, mentre l'avviso relativo alle conseguenze della mancata assunzione della custodia qualifica espressamente soltanto i veicoli oggetto di sequestro e dissequestro come abbandonati e quelli oggetto di confisca non definitiva come definitivamente confiscati. Sebbene il successivo riferimento alla gestione da parte dell'Agenzia del demanio possa comprendere anche i veicoli rimossi, potrebbe valutarsi l'opportunità di precisare espressamente gli effetti del decorso del termine di trenta giorni con riferimento a tali veicoli e il relativo titolo per la successiva gestione e alienazione.

L'**articolo 17** (*Delle Regioni*) individua le competenze delle **Regioni** e delle **Province autonome di Trento e di Bolzano**, che la relazione illustrativa colloca in continuità con gli articoli 6, 8 e 9 del codice vigente. Il **comma 1** attribuisce loro:

- l'istituzione, fuori dai centri abitati, di **zone a traffico limitato territoriali** per straordinarie e motivate esigenze connesse alla tutela di particolari ambiti di rilevanza culturale, paesaggistica o naturalistica tutelati dall'UNESCO, per periodi non superiori a cinque mesi all'anno; la proposta di istituzione è adottata sentiti il Prefetto o i Prefetti competenti per territorio, limitatamente agli aspetti riguardanti la sicurezza della circolazione stradale. Spettano inoltre alle Regioni e alle Province autonome la **perimetrazione** e la definizione dei **criteri di utilizzo** delle medesime zone, al fine di assicurare adeguate condizioni di circolazione e di sicurezza stradale anche sulla rete viaria esterna; sono escluse dal perimetro le strade di tipo A e B e le strade o zone in ambito urbano per le quali sia adottata una disciplina più restrittiva (lettere ***a)*** e ***b)***);
- la fissazione, sentita la prefettura-ufficio territoriale del Governo e i Comuni interessati, di **divieti di accesso e circolazione nelle piccole isole** per i veicoli dei **non residenti**, limitatamente ai mesi di più intenso movimento turistico e solo per ovviare a criticità e pericoli particolarmente intensi del traffico automobilistico, nelle isole nelle quali siano presenti Comuni dichiarati di soggiorno o di cura e la rete stradale extraurbana non superi i 50 chilometri (lettera ***c)***);
- l'adozione di **provvedimenti di riduzione della velocità**, anche a carattere permanente, sulle **strade extraurbane**, limitatamente ai tratti che attraversano centri abitati o sono ubicati in prossimità degli stessi, quando ciò risulti necessario per limitare le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria. Tali provvedimenti sono adottati sentiti il Prefetto o i Prefetti competenti per territorio, limitatamente agli aspetti di sicurezza della circolazione stradale, nonché gli enti proprietari o gestori dell'infrastruttura stradale (lettera ***d)***);

- in conformità agli **articoli 270 e 272**, per le competizioni che interessano il territorio di più comuni, il rilascio delle **autorizzazioni e delle prescrizioni** per le competizioni sportive su strada con veicoli a motore, con animali o con veicoli a trazione animale, nonché la verifica delle comunicazioni e il rilascio delle relative prescrizioni per le **competizioni atletiche o ciclistiche**. Se la competizione interessa il territorio di più regioni, l'autorizzazione o le prescrizioni per il transito sono rilasciate dalla Regione o dalla Provincia autonoma del luogo di partenza, d'intesa con le altre regioni interessate, che esprimono il nulla osta entro il termine di venti giorni antecedenti la data di inizio della competizione (lettera ***e)***).

Le **lettere *a)* e *b)*** riproducono l'articolo 6, comma 1-*sexies*, del codice vigente, introdotto dalla legge n. 177 del 2024, che attribuisce anche agli enti proprietari e gestori il potere di istituire zone a traffico limitato. Il presente schema demanda ai medesimi enti l'adozione dei relativi provvedimenti attuativi ai sensi dell'**articolo 23, comma 3, lettera *g)***.

La **lettera *c)*** riprende l'articolo 8, comma 1, del codice vigente, che attribuisce il relativo potere al Presidente della Regione e consente, con il medesimo decreto, di prevedere deroghe a favore di determinate categorie di veicoli e di utenti; tale facoltà non risulta espressamente riprodotta nello schema.

La **lettera *d)*** riprende l'articolo 6, comma 1-*bis*, del codice vigente, che circoscrive il potere regionale alle strade extraurbane di cui all'articolo 2, comma 2, lettere A e B, vale a dire alle autostrade e alle strade extraurbane principali. Lo schema fa invece genericamente riferimento alle «strade extraurbane», senza ulteriori specificazioni, con conseguente ampliamento dell'ambito applicativo della disposizione.

La **lettera *e)*** modifica il riparto delle competenze in materia di **competizioni sportive su strada**. L'articolo 9, comma 1, del codice vigente, per le gare con veicoli a motore, individua l'autorità competente in relazione alla strada interessata, attribuendo il rilascio dell'autorizzazione alla Regione o alla Provincia autonoma per le strade che costituiscono la rete di interesse nazionale, alla Regione per le strade regionali, alle Province e alle Città metropolitane per le strade provinciali e ai Comuni per le strade comunali; per le altre competizioni, la competenza è invece individuata in base all'ambito territoriale della gara.

Lo schema riconduce le diverse fattispecie a un **criterio territoriale unitario**, attribuendo al Comune la competenza per le competizioni che interessano esclusivamente il territorio di un singolo comune, ai sensi dell'**articolo 18, comma 1, lettera *m)***, e alla Regione quella per le competizioni che interessano il territorio di più comuni, ai sensi della presente lettera.

Per le competizioni con **veicoli a motore** restano fermi il previo nulla osta degli enti proprietari delle strade interessate, previsto dall'**articolo 270, comma 2**, e il preventivo nulla osta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previsto dall'**articolo 272**, richiesto dai promotori con allegato il parere del CONI, salve le eccezioni espressamente previste dalla medesima disposizione.

Per le **competizioni atletiche o ciclistiche**, lo schema sostituisce invece il regime autorizzatorio con una **preventiva comunicazione in modalità digitale** all'ente competente, al quale spettano la verifica dell'eventuale sussistenza di motivi tecnici ostativi e l'indicazione delle misure necessarie a disciplinare il transito in sicurezza dei concorrenti; decorso il termine previsto dall'articolo 270 senza comunicazione di motivi ostativi, la verifica si intende conclusa con esito favorevole, fatti salvi i provvedimenti resi necessari da sopravvenute e comprovate esigenze di sicurezza o di pubblica incolumità.

L'**articolo 18** (*Dei Comuni*) individua le funzioni dei **Comuni** e ripartisce le competenze tra **Giunta** e **Sindaco**, attribuendo alla prima i provvedimenti che implicano valutazioni di carattere programmatorio o politico-amministrativo e al secondo gli ulteriori provvedimenti di regolazione della circolazione.

Il **comma 1** attribuisce alla **Giunta** la delimitazione del **centro abitato** (lettera ***a)***), delle **zone ciclabili** (lettera ***b)***), delle **aree pedonali**, delle **zone a traffico limitato**, delle zone «A» di cui all'articolo 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444 e delle altre zone di rilevanza urbanistica (lettera ***c)***), nonché delle aree di **sosta a pagamento** (lettera ***d)***).

Spettano al **Sindaco, con ordinanza motivata**, i provvedimenti di regolamentazione della circolazione su tutte le strade comunali e sulle altre strade che attraversano comuni con centri abitati con popolazione superiore a 10.000 abitanti, nonché, limitatamente alle strade comunali situate all'interno dei centri abitati, i provvedimenti adottati nei casi previsti dall'**articolo 20, comma 1** (lettere ***e)*** ed ***f)***).

Spettano altresì al **Sindaco, con proprio provvedimento**, le funzioni in materia di **segnaletica**, nonché il rilascio di **concessioni e autorizzazioni** e la sospensione temporanea della circolazione o la chiusura della strada in occasione di competizioni sportive che si svolgano interamente nel territorio di un solo comune (lettere ***g)***, ***h)***, ***i)***, ***l)*** e ***n)***).

Ai **Comuni**, senza ulteriore specificazione dell'organo competente, spettano inoltre il rilascio delle autorizzazioni e delle prescrizioni per le competizioni sportive su strada con veicoli a motore, con animali o con veicoli a trazione animale, nonché la verifica delle comunicazioni e il rilascio delle relative prescrizioni per le competizioni atletiche o ciclistiche che interessino esclusivamente il territorio di un singolo comune (lettera ***m)***).

La lettera ***o)***, infine, attribuisce ai **Comuni**, nei tratti di strade statali, regionali o provinciali ricadenti all'interno di centri abitati con popolazione inferiore a 10.000 abitanti, gli interventi di manutenzione, potatura e abbattimento delle alberature presenti sulla sede stradale e sulle relative pertinenze, previo coordinamento con l'ente proprietario della strada.

Le disposizioni riprendono gli articoli 4, 7, 9, 23, 26, 37 e 38 del codice vigente. Tra le modifiche, la delimitazione delle **zone ciclabili** è espressamente attribuita alla **Giunta**, fermo restando che essa deve avvenire in conformità alle direttive impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come già previsto dall'articolo 7, comma 11-*ter*, del codice vigente. È inoltre soppresso il termine di centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del codice entro il quale il comune deve provvedere alla delimitazione del **centro abitato**, previsto dall'articolo 4, comma 1, del codice vigente.

Con riguardo alle **aree di sosta a pagamento**, la competenza alla loro delimitazione è attribuita direttamente alla **Giunta**, mentre l'articolo 7, comma 1, lettera ***f)***, del codice vigente prevede che il comune vi provveda con ordinanza del sindaco, previa deliberazione della Giunta. Lo schema precisa inoltre che la sosta a pagamento può essere prevista «anche con limitazioni di durata».

Si segnala, con riferimento alla lettera o) dell'articolo 18, comma 1, che l'articolo 19, comma 4, lettera a), attribuisce in via generale agli enti proprietari o gestori delle strade la manutenzione delle strade e delle relative pertinenze, mentre la disposizione in esame attribuisce ai Comuni, nei tratti di strade statali, regionali o provinciali ricadenti all'interno dei centri abitati con popolazione inferiore a diecimila abitanti, gli interventi di manutenzione, potatura e abbattimento delle alberature presenti sulla sede stradale e sulle relative pertinenze, prevedendo soltanto il previo coordinamento con l'ente proprietario per gli aspetti connessi alla sicurezza della circolazione e alla tutela dell'infrastruttura. Potrebbe pertanto valutarsi l'opportunità di rendere esplicito il coordinamento tra la competenza generale attribuita agli enti proprietari o gestori dall'articolo 19, comma 4, lettera a), e la specifica competenza comunale prevista dalla lettera o) dell'articolo 18, comma 1.

La **lettera *g)*** chiarisce il riparto di competenze in materia di **segnaletica** tra Comune ed enti proprietari delle strade. Il Comune provvede all'apposizione e alla manutenzione della segnaletica sulle strade di proprietà, sulle strade dei centri abitati anche non comunali, nonché sulle strade private aperte all'uso pubblico e sulle strade locali. Nei tratti di strade non di proprietà comunale situati all'interno di centri abitati con popolazione inferiore a diecimila abitanti, restano tuttavia di competenza degli enti proprietari i segnali concernenti le caratteristiche strutturali o geometriche della strada (**articolo 19, comma 4, lettera *c)***).

Il **comma 2** riproduce l'articolo 37, comma 2-*bis*, del codice vigente, relativo all'uso di **lingue regionali o idiomi locali** nei segnali di localizzazione territoriale del confine del comune; il **comma 3** riproduce l'articolo 7, comma 12, del codice vigente, relativo all'esercizio delle competenze della **Giunta** e del **Sindaco** nel territorio delle città metropolitane.

L'**articolo 19** *(Degli enti proprietari o gestori delle strade)* riordina le competenze degli **enti proprietari o gestori delle strade**.

Il **comma 1** riprende gli articoli 6, comma 6, e 14, comma 3, del codice vigente, prevedendo che, per le strade e le autostrade in concessione, i poteri dell'ente proprietario siano esercitati dal **concessionario** o dal **gestore**, previa comunicazione all'ente concedente.

I **commi 2 e 3** riprendono l'articolo 13, commi 5 e 6, del codice vigente, in materia, rispettivamente, di **classificazione e declassificazione della rete stradale** e di istituzione e aggiornamento della **cartografia, del catasto delle strade e delle relative pertinenze**. Le modalità di tenuta e aggiornamento del catasto sono stabilite con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio nazionale delle ricerche. Il comma 2 non riproduce il termine di un anno dall'emanazione delle norme tecniche previsto dall'articolo 13, comma 5, del codice vigente; tale termine è tuttavia previsto dall'**articolo 255, comma 1**, con riferimento alla revisione della classificazione conseguente all'aggiornamento delle relative norme.

Il **comma 4**, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, elenca i **compiti degli enti proprietari o gestori delle strade**: la manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle relative pertinenze e dell'arredo, nonché delle attrezzature, degli impianti e dei servizi (lettera ***a)***); il controllo tecnico dell'efficienza delle strade e delle relative pertinenze (lettera ***b)***); l'apposizione e la manutenzione della segnaletica nei casi previsti (lettera ***c)***); il rilascio di autorizzazioni e concessioni (lettere ***d)***, ***h)*** e ***i)***); le rilevazioni del traffico (lettera ***e)***); l'adozione di direttive sulla collocazione della segnaletica di competenza di soggetti privati e l'esercizio dei conseguenti poteri sostitutivi in caso di inottemperanza (lettera ***f)***); la regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati e sui tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati con popolazione inferiore a 10.000 abitanti, in conformità agli articoli 22 e 23 (lettera ***g)***).

Secondo la tavola di concordanza, tali disposizioni riordinano previsioni contenute negli articoli 13, 14, 23, 26, 37, 38 e 45 del codice vigente e nell'articolo 75 del relativo regolamento di esecuzione.

La **lettera *a)*** esclude dai compiti di manutenzione, gestione e pulizia degli enti proprietari o gestori delle strade la **rimozione e lo smaltimento dei rifiuti, anche pericolosi, abbandonati da terzi ignoti** sulla sede stradale, sulle relative pertinenze o comunque all'interno del confine stradale. La rimozione è attribuita ai **comuni territorialmente competenti**,

in coordinamento con l'ente proprietario o con il gestore della strada, nell'ambito dell'attività di smaltimento dei rifiuti ai sensi di legge.

La previsione recepisce una richiesta formulata in sede di consultazione ed è volta ad armonizzare la disciplina con quanto previsto dal **codice dell'ambiente**, chiarendo il riparto delle competenze e prevenendo possibili contenziosi in materia.

Il **comma 5**, che riformula l'articolo 142, comma 2, del codice vigente, disciplina la fissazione, da parte degli enti proprietari o gestori delle strade, di **limiti di velocità minimi o massimi in deroga** a quelli individuati ai sensi dell'**articolo 50**. Il testo vigente consente di stabilire limiti diversi, su determinate strade o tratti di strada, quando l'applicazione al caso concreto dei criteri generali renda opportuna una diversa determinazione, nel rispetto delle direttive impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Lo schema circoscrive tale facoltà alle **singole strade o tratti di strada** per i quali ricorrano **specifiche e comprovate esigenze di tutela della sicurezza della circolazione o di fluidità del traffico**, tenuto conto delle caratteristiche costruttive della strada, delle condizioni di mobilità e dei **dati di incidentalità**. Le direttive ministeriali adottate ai sensi dell'**articolo 14, comma 1, lettera *d)*** individuano i criteri metodologici, le evidenze tecnico-statistiche e i presupposti per l'adozione dei provvedimenti derogatori.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **verifica** la conformità dei provvedimenti alle proprie direttive, assegna all'ente proprietario un **termine** per la modifica di quelli difformi e, in caso di **reiterato inadempimento**, adotta, nel rispetto del principio di **leale collaborazione**, gli opportuni **provvedimenti sostitutivi**. La medesima procedura si applica anche in caso di inerzia dell'ente proprietario nell'imposizione dei limiti di velocità previsti dal codice.

Non è invece riprodotto l'obbligo, previsto dall'articolo 142, comma 2, del codice vigente, di adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che avevano giustificato l'introduzione di limiti particolari.

Il **comma 6** riproduce l'articolo 28, commi 1 e 2, del codice vigente, relativo agli obblighi dei **concessionari di servizi che interessano le strade**, tra i quali i concessionari di ferrovie, tranvie, filovie, funivie, teleferiche, linee elettriche e telefoniche, oleodotti, metanodotti, servizi di distribuzione di acqua potabile o di gas e servizi di fognatura. Tali soggetti sono tenuti a osservare le condizioni e le prescrizioni imposte dall'ente proprietario ai fini della conservazione della strada e della sicurezza della circolazione. Non è riprodotto il rinvio al regolamento previsto dalla disciplina vigente per la determinazione delle modalità di rilascio delle autorizzazioni all'esecuzione dei lavori e delle relative deroghe.

Il **comma 7** riproduce l'articolo 37, comma 2-*bis*, del codice vigente, consentendo agli enti interessati di utilizzare, nei segnali di localizzazione territoriale del confine del comune, **lingue regionali o idiomi locali**, in aggiunta alla denominazione in lingua italiana.

Il **comma 8**, che riprende l'articolo 45, comma 5, del codice vigente, consente all'ente proprietario della strada di **intimare** ai soggetti autorizzati di reintegrare, spostare o rimuovere **senza indugio** i **segnali** relativi a installazioni o servizi che non siano conformi alle disposizioni del codice, risultino deteriorati o non più rispondenti alle condizioni locali, ovvero possano disturbare o confondere la visione della segnaletica stradale. Rispetto alla disciplina vigente, è sostituito il termine «immediatamente e, comunque, non oltre dieci giorni» con la formula «senza indugio». In caso di inadempimento, l'ente proprietario provvede d'ufficio, con spese a carico del trasgressore.

L'**articolo 20** (*Degli altri soggetti preposti alla regolamentazione della circolazione*) riunisce le competenze in materia di regolamentazione della circolazione attribuite a soggetti diversi dai Comuni e dagli enti proprietari o gestori delle strade.

Il **comma 1** attribuisce al **Prefetto**, ai sensi dell'**articolo 24** e fermo restando quanto previsto dall'**articolo 18, comma 1, lettera *f)***, i provvedimenti di regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati e sui tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati, per motivi di ordine e sicurezza pubblica, tutela della salute e sicurezza della circolazione, nonché per esigenze di carattere militare. La disposizione riformula l'articolo 6, comma 1, del codice vigente, che disciplina specificamente il potere del Prefetto di sospendere temporaneamente la circolazione. Non è invece riprodotta, tra le competenze prefettizie, la disciplina relativa ai divieti di circolazione nei giorni stabiliti dal calendario ministeriale, la cui predisposizione è ora espressamente attribuita al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dall'**articolo 14, comma 1, lettera *n)***.

Il **comma 2**, che riprende l'articolo 9, comma 7-*bis*, del codice vigente, attribuisce al **Prefetto** la sospensione temporanea della circolazione o la chiusura della strada in occasione delle **competizioni sportive** che non si svolgano interamente nel territorio di un solo comune. È nuova la previsione secondo cui, quando la competizione interessa il territorio di più province, provvede il Prefetto del luogo in cui essa ha inizio, sentiti gli altri prefetti competenti.

Il **comma 3** riproduce l'articolo 6, comma 7, del codice vigente, relativo alla regolamentazione della circolazione nell'ambito degli **aeroporti aperti al traffico aereo civile** e delle **aree portuali**. La disposizione aggiunge che sono considerate aree interne ai porti e agli aeroporti quelle comprese entro i confini individuati con appositi atti amministrativi delle competenti autorità marittime e aeroportuali e resi noti mediante idonee indicazioni.

Si segnala, con riferimento al comma 3, che la disposizione utilizza l'espressione «strade interne aperte all'uso», mentre l'articolo 6, comma 7, del codice vigente fa riferimento alle «strade interne aperte all'uso pubblico». Considerato che l'Allegato I.1 definisce la strada con riferimento all'uso pubblico, potrebbe valutarsi, in sede di coordinamento formale, l'opportunità di uniformare la terminologia impiegata alla definizione generale recata dal codice.

CAPO III – DELLA REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE

Articoli 21-25
(Della regolamentazione della circolazione)

Gli **articoli da 21 a 25** (**Capo III** del **Titolo I**) disciplinano la delimitazione del **centro abitato**, la regolamentazione della **circolazione fuori e dentro i centri abitati** e la **sosta**. Tra le principali novità figurano: il **preavviso di ventiquattro ore per i provvedimenti temporanei urgenti**, salvo quelli adottati dal Prefetto per motivi di ordine e sicurezza pubblica; l'**accesso alle aree interdette dei soggetti impegnati nei servizi di polizia, antincendio, soccorso, rimozione e assistenza sanitaria**; la possibilità di prescrivere, in determinate circostanze, l'**uso esclusivo di pneumatici invernali**; specifiche previsioni relative al **contrassegno europeo di parcheggio (EPC)**; nuovi **stalli riservati** e criteri di **rotazione** delle aree di sosta; nuove condizioni per la **sosta e il parcheggio dei monopattini**.

Il **Capo III** del **Titolo I** (**articoli da 21 a 25**) disciplina gli **strumenti e i procedimenti di regolamentazione della circolazione**, riorganizzando le relative disposizioni in coerenza con il riparto delle competenze delineato dal Capo II (**articoli da 14 a 20**).

Le disposizioni riformulano principalmente gli articoli 4, 5, 6 e 7 del codice vigente e alcune previsioni del relativo regolamento di esecuzione, riconducendo a norma primaria disposizioni attualmente contenute in fonte regolamentare. Secondo la relazione, il Capo disciplina, in linea di continuità con l'assetto vigente, gli strumenti e i procedimenti di regolazione della circolazione, confermando le competenze attribuite a Comuni, Prefetti ed enti proprietari o gestori delle strade e riordinandone l'esercizio. Le relative attività sono configurate come riconducibili alle competenze già esercitate dalle amministrazioni interessate e sono svolte nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Con riferimento ai **principi e criteri direttivi della delega**, il Capo appare riconducibile anzitutto all'articolo 35, **comma 2**, lettere ***b)*** e ***c)***, della legge n. 177 del 2024, che prevedono, rispettivamente, la **semplificazione delle procedure**, nel rispetto degli obiettivi di sicurezza stradale, e il **riassetto della ripartizione delle competenze tra gli enti istituzionali**, nel rispetto delle competenze delle regioni e degli enti locali in materia di viabilità, anche con riguardo alla previsione di limiti alla circolazione.

Rileva inoltre il criterio di cui al **comma 3**, lettera ***a)***, relativo alla **riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e**

coerenza e al coordinamento con la disciplina delle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade.

Più specificamente, la disciplina della regolamentazione della circolazione appare riconducibile anche al criterio di cui al comma 3, lettera ***s)***, che prevede apposite disposizioni per la **circolazione dei veicoli sulla rete autostradale nel periodo invernale**, in presenza di manifestazioni atmosferiche di particolare intensità, attribuendo all'ente proprietario o al concessionario la facoltà di imporre, nei casi previsti, l'utilizzo di pneumatici invernali o di dispositivi supplementari di aderenza.

Può inoltre venire in rilievo, per gli specifici profili concernenti la disciplina della sosta, il criterio di cui al comma 3, lettera ***q)***, relativo alla revisione delle modalità di sosta dei veicoli al servizio di **persone con disabilità, donne in stato di gravidanza e genitori con bambini di età inferiore a due anni**, anche ai fini della riserva di adeguate aree dedicate.

Si segnala che il Capo III non riproduce espressamente, quale autonoma previsione, il potere attribuito ai Comuni dall'articolo 7, comma 1, lettera *b)*, del codice vigente di **limitare la circolazione per esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale**. La nuova disciplina attribuisce tuttavia al Sindaco, ai sensi dell'articolo 18, comma 1, lettera *e)*, la regolamentazione della circolazione nei centri abitati in conformità agli articoli 22, 23, 24 e 25; inoltre l'articolo 18, comma 1, lettera *c)*, richiama espressamente, tra gli interessi da considerare nella delimitazione delle aree pedonali, delle zone a traffico limitato e delle altre zone di rilevanza urbanistica, gli effetti del traffico sulla salute e sul patrimonio ambientale e culturale. La relazione illustrativa, con riferimento all'articolo 24, precisa altresì che ai Comuni fa capo, nei centri abitati, l'adozione dei provvedimenti di regolazione della circolazione a prescindere dalle ragioni ad essi sottese. Alla luce di tali disposizioni, la competenza comunale sembra dunque ricomprendere anche le finalità attualmente contemplate dall'articolo 7, comma 1, lettera *b)*, del codice vigente. *Potrebbe tuttavia valutarsi, per maggiore chiarezza normativa, l'opportunità di esplicitare tale circostanza nel testo.*

L'**articolo 21** (*Delimitazione del centro abitato*) disciplina la **delimitazione del centro abitato**, riconducendo a norma primaria previsioni contenute nell'articolo 5 del regolamento di esecuzione e riproducendo, quanto alla pubblicazione della deliberazione, l'articolo 4, comma 2, del codice vigente.

Il **comma 1** individua la finalità della delimitazione, volta a identificare l'ambito territoriale nel quale, per le interrelazioni tra la strada e l'ambiente circostante, è richiesta all'utente una particolare cautela nella guida e sono imposte particolari norme di comportamento. La delimitazione individua inoltre, lungo le strade statali, regionali e provinciali che attraversano i

centri abitati, i tratti che costituiscono **«tratti interni»** nei centri con popolazione non superiore a diecimila abitanti e **«strade comunali»** nei centri con popolazione superiore a diecimila abitanti, ai fini dell'individuazione dei limiti territoriali di competenza e di responsabilità tra il Comune e gli altri enti proprietari delle strade.

Il **comma 2** prevede la delimitazione di un **unico centro abitato** quando l'intervallo tra due contigui insediamenti abitativi, aventi ciascuno le caratteristiche di centro abitato, risulti insufficiente per un duplice cambiamento di comportamento da parte dell'utente della strada; qualora i due insediamenti ricadano in Comuni diversi, sono invece delimitati centri abitati separati, anche se contigui. Se la delimitazione interessa strade non comunali, la deliberazione del Comune è inviata, prima della pubblicazione all'albo pretorio, all'**ente proprietario della strada**, ai fini dell'acquisizione di osservazioni e proposte.

Rispetto all'articolo 5, comma 7, del regolamento di esecuzione, non sono espressamente riprodotti l'invio all'ente proprietario della **cartografia allegata**, l'indicazione della **data di inizio della pubblicazione** e la previsione secondo cui le osservazioni o proposte possono essere trasmesse entro il termine della pubblicazione stessa.

Il **comma 3** dispone che la deliberazione di delimitazione sia pubblicata all'**albo pretorio per trenta giorni consecutivi**, con allegata idonea cartografia nella quale sono evidenziati i confini sulle strade di accesso, riproducendo sul punto l'articolo 4, comma 2, del codice vigente.

Il **comma 4** rinvia al regolamento adottato ai sensi dell'**articolo 289** per i **segnali di inizio e fine del centro abitato**.

La delimitazione del centro abitato è attribuita alla **Giunta comunale** dall'**articolo 18, comma 1, lettera *a)***; la nozione di **«centro abitato»** è definita dall'**Allegato I.1, articolo 9, lettera *o)*** come insieme di edifici delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine.

L'**articolo 22** (*Dei provvedimenti per la regolamentazione della circolazione*) disciplina la forma, l'efficacia e la pubblicità dei **provvedimenti per la regolamentazione della circolazione** adottati dai soggetti di cui agli **articoli 18, 19 e 20**.

Il **comma 1** stabilisce che tali provvedimenti siano adottati nel rispetto dei criteri fissati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'**articolo 14, comma 1, lettera *c)*** e, limitatamente alle esigenze di

ordine pubblico e sicurezza, nel rispetto dei criteri fissati dal Ministero dell'interno ai sensi dell'**articolo 16**.

Rispetto agli articoli 5, comma 1, e 35, comma 1, del codice vigente, la disposizione chiarisce quindi il diverso ambito delle direttive e dei criteri riconducibili ai due Ministeri.

Il **comma 2**, che riprende l'articolo 5, comma 3, del codice vigente, prevede che i provvedimenti siano adottati mediante **ordinanze motivate immediatamente esecutive** e siano resi noti al pubblico mediante i prescritti segnali ovvero, **in caso di urgenza, con qualsiasi mezzo di comunicazione**.

Il **comma 3** estende a tutti i provvedimenti temporanei urgenti che dispongono obblighi, divieti o limitazioni alla circolazione il **preavviso di almeno ventiquattro ore** attraverso i mezzi di informazione disponibili, principio oggi previsto dall'articolo 7, comma 10-*bis*, del codice vigente per i provvedimenti dei Comuni. Sono fatti salvi i provvedimenti adottati dal **Prefetto**, ai sensi dell'**articolo 20, comma 1**, per motivi di ordine e sicurezza pubblica, che sono immediatamente efficaci e sono comunicati senza indugio.

Si segnala che il comma 3 esclude dal preavviso di ventiquattro ore i soli provvedimenti adottati, per motivi di ordine e sicurezza pubblica, dall'autorità di cui all'articolo 20, comma 1, vale a dire dal Prefetto. Non è invece prevista un'analoga deroga espressa per i provvedimenti adottati, per le medesime finalità, dal Comune sulle strade comunali all'interno dei centri abitati ai sensi dell'articolo 18, comma 1, lettera f), in combinato disposto con l'articolo 24, comma 1. Potrebbe pertanto valutarsi l'opportunità di coordinare le disposizioni, chiarendo il regime di efficacia e pubblicità applicabile anche a tali provvedimenti.

Il **comma 4** garantisce comunque l'**accesso alle strade e alle aree interessate dalle interdizioni** ai soggetti che svolgono servizi di polizia, antincendio, soccorso stradale, rimozione e assistenza sanitaria, ai soli fini dell'espletamento dei rispettivi compiti istituzionali.

L'**articolo 23** (*Regolamentazione della circolazione fuori dai centri abitati*) disciplina la **regolamentazione della circolazione fuori dai centri abitati**, riformulando disposizioni contenute principalmente negli articoli 6 e 7 del codice vigente al fine di chiarire il riparto delle competenze tra il Prefetto e gli enti proprietari o gestori delle strade.

Il **comma 1** consente al **Prefetto**, nel rispetto dei criteri di **proporzionalità e adeguatezza** e tenuto conto delle esigenze di mobilità e

di tutela della produzione e dei servizi ad essa connessi, di **sospendere temporaneamente la circolazione** di tutte o di alcune categorie di utenti ovvero di **disporre obblighi o limitazioni** riguardanti la circolazione:

- per motivi di **ordine e sicurezza pubblica**, conformemente alle direttive del Ministro dell'interno, con prevalenza dei relativi provvedimenti su tutti gli altri eventualmente adottati ai sensi del medesimo articolo (lettera ***a)***);
- per situazioni inerenti alla **sicurezza della circolazione**, alla **tutela della salute** o per esigenze di carattere militare, conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (lettera ***b)***).

Rispetto all'articolo 6, comma 1, del codice vigente, che attribuisce al Prefetto il potere di sospendere temporaneamente la circolazione conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono espressamente introdotti i criteri di proporzionalità e adeguatezza, la possibilità di disporre anche obblighi o limitazioni e la distinzione dell'autorità ministeriale competente a impartire le direttive in relazione alle finalità del provvedimento.

Il **comma 2** riproduce l'articolo 6, comma 2, del codice vigente, attribuendo al Prefetto il compito di stabilire, anno per anno, le prescrizioni per il transito periodico di armenti e greggi, determinando, quando occorra, gli itinerari e gli intervalli di tempo e di spazio.

Il **comma 3** individua i provvedimenti che possono essere adottati dagli **enti proprietari o gestori delle strade**, fuori dei centri abitati ovvero sui tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati con popolazione inferiore a 10.000 abitanti, al di fuori delle ipotesi disciplinate dai commi 1 e 2. Tali provvedimenti sono adottati nel rispetto dei criteri fissati dal comma 1 e **sentiti i Prefetti territorialmente competenti**, previsione non contenuta nell'articolo 6, comma 4, del codice vigente.

In particolare, gli enti proprietari o gestori possono:

- sospendere, per il tempo strettamente necessario, la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti per motivi di **incolumità pubblica** ovvero per urgenti e improrogabili motivi attinenti alla tutela del patrimonio stradale o ad esigenze di carattere tecnico (lettera ***a)***);
- stabilire **obblighi, divieti e limitazioni**, di carattere temporaneo o permanente, per ciascuna strada o tratto di essa o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade (lettera ***b)***), nonché specifici obblighi, divieti e limitazioni per le strade che attraversano siti inseriti

nella lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO, con contenuto adeguato alle esigenze di tutela e conservazione dei siti stessi (lettera ***c)***);

- riservare **strade o corsie**, anche protette, alla circolazione di determinate categorie di veicoli, anche con guida di rotaie, con particolare riguardo ai veicoli adibiti ai servizi pubblici di trasporto o destinati a determinati usi (lettera ***d)***). Rispetto all'articolo 6, comma 4, lettera ***c)***, del codice vigente, la disposizione estende quindi la possibilità di riserva dalle sole corsie anche alle intere strade, riprendendo sul punto una facoltà prevista, nei centri abitati, dall'articolo 7, comma 1, lettera ***i)***;

  prescrivere, in determinati periodi dell'anno, che i veicoli che ne possono essere dotati siano muniti ovvero abbiano a bordo **mezzi antisdrucciolevoli o pneumatici invernali** idonei alla marcia su neve o ghiaccio (lettera ***e)***), nonché, **in previsione di manifestazioni atmosferiche nevose di rilevante intensità**, prescrivere l'**utilizzo esclusivo di pneumatici invernali**, qualora non sia possibile garantire adeguate condizioni di sicurezza della circolazione e di incolumità delle persone mediante soluzioni alternative, vietando la circolazione ai veicoli che non possono esserne dotati (lettera ***f)***).

Le due lettere articolano quindi in fattispecie distinte la disciplina degli obblighi relativi all'equipaggiamento invernale: la lettera ***e)*** opera in determinati periodi dell'anno, mentre la lettera ***f)*** presuppone la previsione di manifestazioni nevose di rilevante intensità e l'impossibilità di garantire adeguate condizioni di sicurezza mediante soluzioni alternative.

Con riferimento alla lettera f), si segnala che il criterio direttivo di cui all'articolo 35, comma 3, lettera s), della legge n. 177 del 2024 fa riferimento alla circolazione sulla rete autostradale nel periodo invernale e contempla, in presenza delle condizioni ivi previste, la possibilità di imporre l'utilizzo di pneumatici invernali o, in alternativa, di appositi dispositivi supplementari di aderenza. La disposizione in esame, inserita nella disciplina generale dei poteri degli enti proprietari o gestori fuori dei centri abitati, prevede invece, in caso di manifestazioni atmosferiche nevose di rilevante intensità, la possibilità di prescrivere l'utilizzo esclusivo di pneumatici invernali. Potrebbe pertanto valutarsi l'opportunità di verificare il coordinamento della disposizione con il criterio direttivo richiamato.

- - adottare i provvedimenti attuativi conseguenti all'istituzione delle **zone a traffico limitato territoriali**, provvedendo all'apposizione della relativa segnaletica e al controllo del rispetto dei divieti e delle limitazioni, anche mediante sistemi di controllo remoto degli accessi (lettera ***g)***).

La disposizione riprende la disciplina dell'articolo 6, comma 1-*sexies*, del codice vigente, ma nel nuovo assetto l'istituzione delle zone è attribuita alle

Regioni e alle Province autonome, mentre agli enti proprietari o gestori spettano i relativi provvedimenti attuativi.

Con riferimento alla lettera g), si segnala che la disposizione richiama l'istituzione delle zone a traffico limitato territoriali «di cui all'articolo 17, comma 1, lettera b)», mentre la lettera a) del medesimo comma disciplina l'istituzione delle zone e la lettera b) ne prevede la perimetrazione e la definizione dei criteri di utilizzo. Potrebbe pertanto valutarsi, in sede di coordinamento formale, l'opportunità di verificare la correttezza del rinvio normativo.

- - stabilire la **precedenza** su determinate strade o tratti di strada ovvero in determinate intersezioni e, quando lo richiedano l'intensità o la sicurezza del traffico, prescrivere l'obbligo di arrestarsi e di dare la precedenza prima dell'immissione sulla strada interessata (lettera ***h)***).

Il **comma 4** detta i criteri applicabili ai **provvedimenti di cui alla lettera *h)***: tutte le strade statali sono a precedenza, salvo diversa disposizione dell'autorità competente in particolari intersezioni (lettera ***a)***); sulle altre strade o tratti di strada e nelle relative intersezioni la precedenza è stabilita dagli enti proprietari sulla base della classificazione delle strade (lettera ***b)***); quando si tratti di due strade entrambe a precedenza appartenenti allo stesso ente, quest'ultimo stabilisce l'obbligo di dare la precedenza o anche di arrestarsi all'intersezione (lettera ***c)***); quando le strade appartengano a enti diversi, gli obblighi sono stabiliti d'intesa tra gli enti interessati (lettera ***d)***); la precedenza è resa nota con i prescritti segnali, installati a cura e spese dell'ente proprietario della strada che ha la precedenza (lettera ***e)***); in caso di controversia decide, con proprio decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (lettera ***f)***).

Il **comma 5** consente ai soggetti che hanno disposto la sospensione o la limitazione della circolazione ai sensi dell'articolo di accordare, per esigenze gravi e indifferibili o per accertate necessità, **deroghe o permessi**, subordinati a speciali condizioni e cautele. L'accesso alle zone a traffico limitato per le categorie autorizzate non può essere oneroso e, per la gestione delle deroghe ai divieti e alle limitazioni, possono essere utilizzati i dispositivi telematici le cui caratteristiche sono definite ai sensi dell'**articolo 14, comma 1, lettera *o)***.

Rispetto all'articolo 6, comma 8, del codice vigente, la facoltà è riferita genericamente alle sospensioni o limitazioni adottate ai sensi dell'intero articolo.

Il **comma 6**, quale disposizione di coordinamento, stabilisce che i provvedimenti di cui al **comma 1** siano adottati dai soggetti preposti alla regolamentazione della circolazione nei casi di cui all'**articolo 20, comma**

3, vale a dire dalle autorità competenti nell'ambito degli aeroporti e delle aree portuali.

L'**articolo 24** (*Regolamentazione della circolazione nei centri abitati*) disciplina la **regolamentazione della circolazione nei centri abitati**.

Il **comma 1** stabilisce che, nei centri abitati, la regolamentazione della circolazione ai sensi dell'**articolo 23** spetta al **Comune** o al **Prefetto**, in conformità al riparto previsto dall'**articolo 20, comma 1**. I provvedimenti di cui all'**articolo 23, comma 3, lettere *b), c), d)* ed *e)*** sono adottati **sentito l'ente proprietario della strada**.

La previsione riprende, nell'ambito del nuovo assetto delle competenze, il principio già contenuto nell'articolo 7, comma 3, del codice vigente per i provvedimenti adottati sui tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati.

Il **Sindaco** può inoltre:

- consentire, su determinate strade a senso unico di marcia con limite massimo di velocità non superiore a 30 km/h, la circolazione delle **biciclette in senso opposto**, mediante la realizzazione di corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili (lettera ***a)***, corrispondente all'articolo 7, comma 1, lettera *i-bis*, del codice vigente);
- istituire la **zona di attestamento ciclabile** in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia, velocità consentita non superiore a 50 km/h e presenza di una pista ciclabile laterale o di una corsia ciclabile (lettera ***b)***, corrispondente all'articolo 7, comma 1, lettera *i-quater*, del codice vigente);
- nei casi di cui all'articolo 18, comma 1, lettera ***c)***, subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore nelle **zone a traffico limitato** al **pagamento di una somma**, nei limiti e alle condizioni fissati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, garantendo in ogni caso l'accesso libero ai veicoli a propulsione elettrica o ibrida. Il relativo decreto individua le tipologie di Comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione, le categorie di veicoli esentati e, previa intesa in sede di Conferenza unificata, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi (lettera ***c)***, corrispondente all'articolo 7, comma 9, del codice vigente);
- stabilire, all'interno di una determinata zona a traffico limitato, **tempi massimi di permanenza**, anche differenziati per categoria di veicoli o di utenti, con esclusione degli utenti titolari del **contrassegno EPC**, per i quali la sosta e la permanenza non sono subordinate a limiti temporali

(lettera ***d)***, corrispondente all'articolo 7, comma 9-*ter*, del codice vigente). L'esclusione dei titolari del contrassegno EPC dai limiti temporali costituisce un'integrazione rispetto alla disciplina vigente;

- limitare o escludere la circolazione nelle **zone scolastiche urbane** di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del Sindaco, con esclusione degli scuolabus, degli autobus destinati al trasporto degli alunni e dei titolari del contrassegno EPC (lettera ***e)***, corrispondente all'articolo 7, comma 11-*bis*, del codice vigente).

Si segnala che, con riferimento ai tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati con popolazione inferiore a 10.000 abitanti, l'articolo 19, comma 4, lettera g), attribuisce agli enti proprietari o gestori la regolamentazione della circolazione in conformità agli articoli 22 e 23, mentre l'articolo 24, comma 1, prevede che i provvedimenti di cui all'articolo 23, comma 3, lettere b), c), d) ed e) siano adottati sentito l'ente proprietario. Potrebbe pertanto valutarsi, in sede di coordinamento, l'opportunità di rendere più esplicito il riparto delle competenze per tali tratti stradali.

Il **comma 2** dispone che, in occasione di provvedimenti temporanei o permanenti di sospensione o limitazione della circolazione, si applichino le disposizioni dell'**articolo 23, comma 5**, in materia di deroghe e permessi.

Il **comma 3** stabilisce che i provvedimenti di cui all'articolo siano adottati, nelle aree aeroportuali e portuali, dai soggetti preposti alla regolamentazione della circolazione nei casi di cui all'**articolo 20, comma 3**.

L'**articolo 25** (*Regolamentazione della sosta e dei parcheggi*) disciplina la **regolamentazione della sosta e dei parcheggi** da parte dei soggetti competenti ai sensi degli **articoli 18 e 19**, riordinando previsioni contenute, tra l'altro, negli articoli 6, comma 4, 7 e 188, comma 3-*bis*, del codice vigente e nell'articolo 1, comma 75-*quinquiesdecies*, della legge 27 dicembre 2019, n. 160.

Il **comma 1** consente ai soggetti competenti:

- di **vietare o limitare il parcheggio o la sosta** dei veicoli o di alcune categorie di essi, anche per determinati periodi, giorni e orari, ovvero di **limitarne la durata**, nonché di vietare temporaneamente la sosta per esigenze di carattere tecnico o di pulizia, rendendo noto il divieto con i prescritti segnali almeno quarantotto ore prima ed eventualmente con altri mezzi appropriati (lettere ***a)*** e ***b)***).

Rispetto alla disciplina vigente, la lettera ***a)*** non contempla la subordinazione della sosta al pagamento di una somma, disciplinata autonomamente dalla lettera ***g)***.

- di **riservare stalli di sosta**, a carattere permanente o temporaneo, ovvero per determinati periodi, giorni e orari, ai veicoli degli organi di polizia stradale, delle Forze armate, dei servizi antincendio e di soccorso; ai veicoli al servizio di persone con disabilità munite di contrassegno EPC; ai veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di bambini di età non superiore a due anni muniti di **permesso rosa**; ai veicoli elettrici o destinati alla loro ricarica; ai veicoli destinati alla salita e discesa dei passeggeri o al carico e scarico delle cose nei luoghi di interscambio; ai veicoli adibiti a servizi di linea, al trasporto scolastico e al trasporto valori; ai taxi in servizio; ai veicoli adibiti ai servizi di **mobilità condivisa**; ai motocicli e ciclomotori e ai velocipedi (lettera ***c)***, numeri da ***1)*** a ***12)***).

Rispetto all'articolo 7, comma 1, lettera ***d)***, del codice vigente, la disposizione inserisce espressamente, al numero ***1)***, anche i veicoli delle **Forze armate**. La tavola di raffronto conferma inoltre la corrispondenza delle principali categorie già previste dalla disciplina vigente.

- di stabilire le aree nelle quali è autorizzato il parcheggio, gli orari e gli spazi riservati ai veicoli di categoria N per il carico e lo scarico delle merci, le aree attrezzate per la sosta e il parcheggio degli autocaravan e le fasce di sosta laterale e i parcheggi nei quali la sosta è subordinata al **pagamento di una somma**, anche con limitazioni di durata, in conformità a quanto previsto dall'**articolo 14, comma 1, lettera *p)*** (lettere da ***d)*** a ***g)***).
- nelle **zone scolastiche**, di limitare o escludere la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli (lettera ***h)***); di riservare, fuori dei centri abitati, superfici o spazi di sosta ai veicoli privati dei soli residenti, a titolo gratuito od oneroso, quando siano indisponibili aree private di parcheggio e ricorrano speciali esigenze di tutela della sicurezza della circolazione (lettera ***i)***); nonché, nei centri abitati, di riservare analoghi spazi ai residenti nell'ambito delle zone a traffico limitato, delle aree pedonali e delle altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali ricorrano condizioni ed esigenze analoghe (lettera ***l)***).

Il **comma 2** individua le condizioni da considerare nella regolamentazione della sosta. La lettera ***a)***, di nuova introduzione, prevede che la sosta sulla strada sia regolamentata assicurando un'**adeguata rotazione**, tenuto conto del traffico, delle attività commerciali e industriali presenti e delle esigenze dei residenti, in modo da consentire a tutti gli utenti di fruire degli spazi disponibili. La lettera ***b)***, riprendendo l'articolo

188, comma 3-*bis*, del codice vigente e coordinandolo con la disciplina della sosta a tempo determinato, stabilisce che la sosta o il parcheggio dei veicoli al servizio di persone con disabilità titolari del contrassegno EPC siano sempre **gratuiti e senza limitazioni temporali**, anche quando la sosta a pagamento sia soggetta a limiti di durata.

Si segnala che l'articolo 65, comma 5, riconosce le agevolazioni relative alla sosta senza limiti temporali e alla sosta gratuita nelle aree tariffate ai veicoli condotti o al servizio delle persone titolari del contrassegno EPC a condizione che il titolare si trovi a bordo del veicolo, mentre l'articolo 25, comma 2, lettera b), non reca espressamente tale precisazione. Potrebbe pertanto valutarsi, in sede di coordinamento, l'opportunità di chiarire il rapporto tra le due disposizioni.

Le lettere ***c)***, ***d)*** ed ***e)*** riprendono, rispettivamente, disposizioni dell'articolo 7 del codice vigente relative alle esenzioni dai divieti di sosta o fermata nelle zone scolastiche per scuolabus, autobus destinati al trasporto degli alunni e titolari dell'EPC; all'applicazione dei divieti di sosta nei centri abitati dalle ore 8 alle ore 20, salvo diversa regolamentazione motivata indicata nella segnaletica; e all'ubicazione delle aree di parcheggio fuori della carreggiata e alla loro qualificazione come aree ad uso pubblico quando l'accesso sia indiscriminato.

La lettera ***f)*** riprende l'articolo 7, comma 8, del codice vigente, prevedendo che, quando sia istituita la sosta o il parcheggio a pagamento, ovvero siano previste la custodia o l'installazione di dispositivi di controllo della durata della sosta, sia riservata nella medesima area o nelle immediate vicinanze un'adeguata area destinata, rispettivamente, a parcheggio senza pagamento, senza custodia o senza dispositivi di controllo. Lo schema precisa espressamente che l'obbligo opera anche in presenza di sosta o parcheggio a pagamento e prevede che le aree gratuite siano individuate con motivata determinazione, tenendo conto dell'esigenza di garantire un adeguato numero di stalli non assoggettati al pagamento. L'obbligo non si applica alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle zone «A» di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444 e alle altre zone di rilevanza urbanistica individuate dai Comuni.

La lettera ***g)*** riprende l'articolo 7, comma 7, del codice vigente sulla destinazione dei **proventi delle aree di sosta e dei parcheggi a pagamento**, aggiungendo, tra le finalità, gli interventi per l'accessibilità urbana e la mobilità delle persone con disabilità, compresa la realizzazione, la manutenzione e lo sviluppo tecnologico degli stalli loro riservati, nonché le spese di accertamento delle relative violazioni.

Il **comma 3** consente ai Comuni di individuare con ordinanza **aree di sosta o di parcheggio riservate ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica**, recependo e integrando la disciplina contenuta nell'articolo 1, comma 75-*quinquiesdecies*, della legge n. 160 del 2019. Le aree di sosta sono delimitate dalla segnaletica verticale e orizzontale prevista dal regolamento di cui all'articolo 289; le aree di parcheggio possono essere individuate anche sui marciapiedi, purché siano dotate di **rastrelliere fissate al terreno** e sia garantito un corridoio per la circolazione pedonale libero da ostacoli, di larghezza non inferiore a **1,5 metri**, riducibile a **un metro** quando gli stalli non si estendano per più di quattro metri lungo il marciapiede. Sono inoltre previsti percorsi tattili ed elementi fisici di delimitazione. Per le aree non ubicate sui marciapiedi è consentita l'assenza di segnaletica, purché le relative **coordinate GPS** siano consultabili pubblicamente sul sito istituzionale del Comune.

Il **comma 4** prevede che, nei casi in cui la sosta sia stata vietata o limitata, possano essere accordati **permessi**, subordinati a speciali condizioni e cautele, ai veicoli utilizzati dagli **esercenti la professione sanitaria** nell'espletamento delle proprie mansioni.

Il **comma 5**, di nuova introduzione, demanda al regolamento adottato ai sensi dell'**articolo 289** la disciplina delle modalità di rilascio del **permesso rosa** e dei contrassegni per la **sosta dei residenti**, nonché delle modalità di segnalazione degli stalli destinati alla sosta riservata di cui al comma 1, lettere ***c)***, ***i)*** ed ***l)***.

CAPO IV – DEI SERVIZI DI POLIZIA STRADALE E DELLE ATTIVITÀ AUSILIARIE

Articoli 26-33
(Dei servizi di polizia stradale e delle attività ausiliarie)

Gli **articoli da 26 a 33** (**Capo IV** del **Titolo I**) disciplinano i **servizi di polizia stradale**, gli **organi** competenti, gli **ausiliari** e i poteri esercitabili nei controlli, nella regolazione del traffico, nel rilievo dei sinistri e negli **accertamenti alcolemici e tossicologici**. Tra le principali novità: il criterio di priorità su base territoriale nell'espletamento dei servizi e la competenza **esclusiva della Specialità Polizia Stradale sulle autostrade**; il **potenziamento del ricorso agli ausiliari**, con nuove funzioni di **regolazione del traffico** e di **rilevazione dei sinistri con soli danni a cose o infrastrutture**; l'estensione dell'**accesso gratuito alle banche dati** alle amministrazioni cui appartengono gli organi di polizia stradale; nuove regole per la **misurazione con etilometro**; la disciplina della **segnalazione delle situazioni di pericolo**.

Il **Capo IV** del **Titolo I** (**articoli da 26 a 33**) reca il riordino della disciplina relativa ai **servizi di polizia stradale** e alle **attività ausiliarie**, ricomponendo in un quadro unitario disposizioni oggi contenute nel codice vigente e nel relativo regolamento di esecuzione. Il Capo disciplina, in particolare, i **servizi di polizia stradale e il relativo coordinamento**, i soggetti competenti al loro svolgimento, il ricorso agli **ausiliari di polizia stradale** e i poteri e le attività strumentali all'espletamento dei relativi compiti, tra cui la regolazione del traffico e la scorta, il rilievo dei sinistri, gli accertamenti sulle condizioni psico-fisiche dei conducenti e la segnalazione delle situazioni di pericolo.

Secondo la relazione illustrativa e la relazione tecnica, l'intervento si pone in larga parte in continuità con l'assetto vigente, pur introducendo alcune integrazioni e precisazioni. Le disposizioni sono complessivamente configurate come interventi di riordino e coordinamento, da attuare nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Con riferimento ai **principi e criteri direttivi della delega**, il Capo dà specifica attuazione all'articolo 35, comma 3, lettera ***n)***, della legge n. 177 del 2024, che prevede il **riordino delle disposizioni riguardanti l'esercizio dei compiti di polizia stradale e le relative abilitazioni** e il **potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale**, tenendo conto degli assi viari,

compresi quelli autostradali, e delle condizioni di particolare necessità e urgenza connesse all'attivazione di tali servizi.

Rilevano inoltre i criteri generali di cui all'articolo 35, comma 2, lettera ***b)***, relativo alla **semplificazione delle procedure** nel rispetto degli obiettivi di sicurezza stradale, e al comma 3, lettera ***a)***, concernente la **riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e coerenza** e il coordinamento con la restante normativa di settore.

L'**articolo 26** (*Servizi di polizia stradale e coordinamento dei servizi*) individua i **servizi di polizia stradale**.

Il **comma 1** ricomprende tra tali servizi la prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, la rilevazione dei sinistri, la predisposizione e l'esecuzione dei servizi diretti a regolare il traffico, la scorta per la sicurezza della circolazione, la tutela e il controllo sull'uso della strada, il concorso alle operazioni di soccorso automobilistico e stradale e la collaborazione all'effettuazione di rilevazioni per studi sul traffico.

La disposizione riunisce in un unico elenco i servizi previsti dall'articolo 11, comma 1, del codice vigente e le ulteriori attività contemplate dal comma 2 del medesimo articolo.

Il **comma 2** riproduce l'articolo 11, comma 3, del codice vigente, stabilendo che ai servizi di polizia stradale provvede il **Ministero dell'interno**, salve le attribuzioni dei Comuni per quanto concerne i centri abitati.

Il **comma 3** introduce un criterio di priorità su base territoriale, prevedendo che l'espletamento dei servizi di polizia stradale spetti **in via principale** alla **Specialità Polizia Stradale** della Polizia di Stato in ambito **extraurbano** e ai **Corpi e servizi di polizia municipale** in ambito **urbano**.

La tavola di raffronto precisa che la formulazione risponde ai criteri di riparto delle competenze nei comparti di specialità definiti dalla direttiva del Ministro dell'interno del 17 agosto 2017.

Il **comma 4**, primo periodo, stabilisce che l'espletamento dei servizi di polizia stradale in ambito **autostradale** spetta, **in via esclusiva**, alla **Specialità Polizia Stradale** della Polizia di Stato.

Anche tale previsione, di nuova introduzione, è ricondotta dalla tavola di raffronto ai criteri di riparto delle competenze nei comparti di specialità definiti dalla citata direttiva ministeriale.

Il secondo periodo del **comma 4**, anch'esso di nuova introduzione, prevede che, allo scopo di razionalizzare l'impiego degli organi di polizia stradale e di destinarli in via prioritaria ai servizi di maggiore rilevanza per

la sicurezza stradale, il Ministero dell'interno e gli enti locali, ciascuno nell'ambito delle rispettive competenze, **promuovano e favoriscano l'impiego degli ausiliari di cui all'articolo 28** per i servizi di polizia stradale aventi minore impatto sulla sicurezza. La disposizione attua il criterio di delega relativo al potenziamento delle attività degli ausiliari e reca una clausola di invarianza finanziaria.

L'**articolo 27** (*Organi di polizia stradale*) individua gli **organi di polizia stradale**, riordinando la disciplina dell'articolo 12 del codice vigente e alcune previsioni del regolamento di esecuzione.

Il **comma 1**, nel rispetto delle priorità stabilite dall'**articolo 26, commi 3 e 4**, e delle direttive impartite dal Ministro dell'interno, attribuisce le funzioni e i compiti correlati all'esecuzione dei servizi di polizia stradale al personale dipendente dalla Polizia di Stato, dall'Arma dei carabinieri, dal Corpo della guardia di finanza, dai Corpi e servizi di **polizia locale** delle città metropolitane, delle province, dei comuni e delle relative forme associative, dal Corpo di polizia penitenziaria e dall'**Ispettorato nazionale del lavoro**, nonché dagli Ispettorati del lavoro della Regione Siciliana e delle Province autonome di Bolzano e Trento, in relazione ai rispettivi compiti di istituto e alle specifiche competenze e attribuzioni.

La lettera ***f)*** costituisce una novità. Secondo la tavola di raffronto, al personale dell'Ispettorato del lavoro è attribuita una competenza generale in luogo della più circoscritta attribuzione prevista dal decreto legislativo n. 144 del 2008 in materia di legislazione sociale dei conducenti professionali, al fine di consentirgli, nell'espletamento dell'attività ispettiva, di esercitare i necessari poteri di polizia stradale, quale, ad esempio, quello di intimare l'ALT ai veicoli in circolazione.

Non è invece riprodotto il riferimento al **Corpo forestale dello Stato** contenuto nell'articolo 12, comma 1, lettera *f-bis*, del codice vigente, a seguito del riordino disposto dal decreto legislativo n. 177 del 2016.

Il **comma 2** riformula l'articolo 12, comma 2, del codice vigente, prevedendo che i rimanenti ufficiali e agenti di polizia giudiziaria indicati dall'articolo 57, commi 1 e 2, del codice di procedura penale esercitino le funzioni e i compiti correlati ai servizi di polizia stradale **subordinatamente all'assenza o al mancato intervento degli organi di cui ai commi 1 e 3**, nei limiti dell'effettivo servizio e del territorio di competenza dell'ufficio da cui dipendono.

Rispetto alla disciplina vigente, la disposizione chiarisce quindi il carattere sussidiario del relativo intervento e riferisce a tali soggetti, nei limiti indicati, l'insieme delle funzioni e dei compiti connessi ai servizi di polizia stradale.

Il **comma 3** individua ulteriori soggetti ai quali, nei limiti dell'effettivo servizio, del territorio di competenza e delle materie di specifica

attribuzione dell'ente o dell'amministrazione di appartenenza, possono essere affidate funzioni di **prevenzione e accertamento delle violazioni**, **regolazione del traffico** e **tutela e controllo sull'uso delle strade**.

In particolare, sono ricompresi:

- i funzionari del Ministero dell'interno addetti al servizio di polizia stradale in ragione delle mansioni e dell'ufficio di appartenenza (lettera ***a)***);
- il personale delle articolazioni centrali e periferiche del competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dell'ANAS e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (lettere ***b)***, ***c)*** e ***d)***);
- il personale degli uffici competenti in materia di viabilità delle **società di gestione delle autostrade e delle altre strade in concessione**, nonché delle regioni, delle province e dei comuni, limitatamente alle violazioni e ai fatti verificatisi sulle strade di rispettiva competenza, e i dipendenti degli enti territoriali aventi qualifica o funzioni di cantoniere o assimilabili (lettere ***e)*** ed ***f)***).

Con riferimento al personale delle società concessionarie, la relazione illustrativa evidenzia il carattere parzialmente innovativo della previsione e la finalità di assicurare uniformità rispetto agli altri soggetti incaricati della gestione e vigilanza delle infrastrutture stradali.

- il personale delle ferrovie e tramvie in concessione, il personale delle circoscrizioni aeroportuali e i militari del Corpo delle capitanerie di porto, nei rispettivi ambiti di competenza (lettere ***g)***, ***h)*** e ***i)***).

Il **comma 4** attribuisce agli ufficiali, sottufficiali e militari di truppa delle Forze armate appositamente qualificati, oltre alla scorta e ai servizi diretti ad assicurare la marcia delle colonne militari, anche l'**accertamento delle violazioni** commesse da chi non ottemperi alle segnalazioni volte ad assicurarne la marcia.

Il **comma 5** stabilisce che gli organi di cui ai commi **1, 2 e 4** esercitino le funzioni e i compiti loro affidati secondo i rispettivi ordinamenti e regolamenti interni, mentre gli organi di cui al **comma 3** possono esercitarli solo previo superamento di un **esame di qualificazione**, secondo quanto stabilito con provvedimento del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si segnala che il comma 3, lettera a), ricomprende tra i soggetti ivi indicati i funzionari del Ministero dell'interno «privi della qualificazione di cui al comma 5», mentre il comma 5 prevede che gli organi di cui al comma 3 esercitino le relative funzioni solo previo superamento dell'esame

di qualificazione. Potrebbe pertanto valutarsi, in sede di coordinamento formale, l'opportunità di chiarire il rapporto tra le due previsioni.

Il **comma 6** disciplina le modalità di riconoscimento dei soggetti che svolgono compiti di polizia stradale quando non siano in uniforme, prevedendo l'utilizzo della **tessera di riconoscimento personale** rilasciata dall'amministrazione di appartenenza ovvero, per gli organi di cui al comma 3, di una **speciale tessera** conforme al modello stabilito dal regolamento adottato ai sensi dell'**articolo 289**.

L'**articolo 28** *(Ausiliari di polizia stradale)* reca una disciplina organica degli **ausiliari di polizia stradale**, riordinando previsioni oggi contenute negli articoli 9, 12 e 12-*bis* del codice vigente e nell'articolo 16 del regolamento di esecuzione.

Il **comma 1** riprende l'articolo 12, comma 3-*bis*, e l'articolo 9, comma 6-*bis*, del codice vigente, prevedendo che al personale abilitato possano essere affidati, limitatamente ai percorsi autorizzati, i servizi di **scorta per la sicurezza della circolazione** e i connessi servizi di **regolazione del traffico**. In particolare, il personale può essere autorizzato a svolgere scorte tecniche ai veicoli eccezionali e ai trasporti in condizioni di eccezionalità, nonché scorte tecniche o servizi di regolazione del traffico nell'ambito di competizioni ciclistiche o podistiche su strada. Rispetto alla disciplina vigente, è espressamente introdotto il riferimento agli **allenamenti su strada organizzati da società sportive che svolgono attività agonistica**.

Il **comma 2**, di nuova introduzione, consente di affidare al personale abilitato servizi diretti a **regolare il traffico**, connessi allo svolgimento dell'attività o del servizio esercitato in via principale, quando il personale appartenga alle seguenti categorie:

- dipendenti di imprese che effettuano lavori e depositi sulle strade, nell'area del **cantiere** e nel tratto di strada che lo precede, nei limiti e alle condizioni stabilite dalla relativa autorizzazione (lettera ***a)***);
- dipendenti o soci di enti del Terzo settore che operano nell'ambito di **fiere, mercati, manifestazioni, feste o sagre**, nei limiti e alle condizioni stabilite dalla relativa autorizzazione (lettera ***b)***);
- dipendenti o soci di enti del Terzo settore ovvero **singoli cittadini volontari** che operano a supporto delle esigenze di **mobilità scuola-casa dei minori di età**, nei limiti e alle condizioni imposte dai comuni (lettera ***c)***).

La disposizione attribuisce a tali soggetti **esclusivamente compiti di regolazione del traffico**, senza prevedere poteri di accertamento delle violazioni.

Il **comma 3** riprende e riordina la disciplina dell'articolo 12-*bis* del codice vigente. Previa nomina da parte del **Sindaco**, le funzioni di prevenzione, accertamento e contestazione delle violazioni in materia di **arresto, sosta e fermata** nel territorio comunale, nonché la facoltà di disporre la **rimozione o il blocco dei veicoli** con cui siano state commesse le violazioni, possono essere attribuite al personale abilitato che sia:

- dipendente comunale;
- dipendente di società pubbliche o private esercenti la gestione della sosta tariffata o dei parcheggi a pagamento, nell'ambito delle aree oggetto dell'affidamento e nelle aree immediatamente limitrofe strettamente funzionali alla loro fruizione;
- dipendente di aziende municipalizzate o di imprese addette alla raccolta dei rifiuti urbani e alla pulizia delle strade, nelle aree interessate dall'attività e in quelle limitrofe agli spazi destinati alla raccolta;
- personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone, anche con funzioni di prevenzione e accertamento sulle corsie e sulle strade interessate dal servizio e nelle aree limitrofe funzionali alla loro fruizione.

Il **comma 4**, di nuova introduzione, consente di affidare al personale abilitato l'attività di **rilevazione dei sinistri stradali** sulle strade diverse dalle autostrade e dalle strade extraurbane principali, quando nell'immediatezza dell'evento risultino soltanto danni a cose o infrastrutture e non siano denunciate lesioni personali. Al medesimo personale spettano, in occasione del rilevamento, i conseguenti compiti di regolazione del traffico. Secondo la relazione tecnica, la disposizione è finalizzata a favorire un più efficiente impiego delle risorse umane e strumentali già disponibili.

I **commi da 5 a 8** disciplinano il sistema delle **abilitazioni**.

Il **comma 5** prevede che esse abbiano validità quinquennale sull'intero territorio nazionale e siano rilasciate previa verifica dell'assenza di precedenti penali e di carichi penali pendenti. Per le funzioni di cui ai commi 1, 2 e 4 l'abilitazione è rilasciata dal **Ministero dell'interno**; per quelle di cui al comma 3 dal **Sindaco del comune nel quale ha sede l'impresa o l'associazione del richiedente**.

Al riguardo, si valuti l'opportunità di coordinare tale previsione con le categorie di personale indicate al comma 3. Il criterio territoriale individuato dalla disposizione fa infatti riferimento alla sede dell'«impresa o associazione del richiedente», mentre tra i soggetti interessati figurano

anche dipendenti comunali, dipendenti di aziende municipalizzate e personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico.

Il **comma 6** stabilisce che le abilitazioni possano essere **sospese o revocate**, con provvedimento motivato dell'autorità competente al rilascio, in caso di perdita dei requisiti o di gravi violazioni nell'esercizio delle funzioni ausiliarie.

Il **comma 7** demanda a un **provvedimento del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, la definizione dei requisiti personali, delle materie e della durata dei corsi di formazione e degli esami, delle modalità di rilascio e rinnovo delle abilitazioni, dei requisiti e delle modalità di autorizzazione delle imprese abilitate alle scorte tecniche, nonché dei casi di sospensione o revoca.

Il **comma 8** demanda a un **disciplinare tecnico**, approvato con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti d'intesa con il Ministero dell'interno, la disciplina della tessera di riconoscimento, dell'equipaggiamento e dell'abbigliamento del personale, delle modalità operative e dei dispositivi supplementari dei veicoli.

Secondo la tavola di raffronto, la disposizione estende a tutte le categorie di ausiliari una disciplina oggi prevista per i soli servizi di scorta tecnica alle competizioni ciclistiche e ai trasporti eccezionali.

Il **comma 9** stabilisce che il personale abilitato di cui ai commi 3 e 4 rivesta, durante lo svolgimento delle mansioni e nei limiti dell'effettivo servizio, la qualifica di **pubblico ufficiale**. Gli atti di accertamento delle violazioni compiuti dal personale di cui al comma 3 e i rilievi dei sinistri effettuati dal personale di cui al comma 4 sono qualificati come **atti pubblici** e possono essere utilizzati per ogni finalità consentita dalla legge, anche ai fini del risarcimento dei danni. Il personale di cui ai commi 1 e 2 riveste invece la qualifica di **incaricato di pubblico servizio** durante lo svolgimento delle proprie mansioni e nei limiti dell'effettivo servizio.

Il **comma 10** prevede che gli atti conseguenti alla rilevazione dei sinistri siano trasmessi, secondo termini e modalità stabiliti dal Ministero dell'interno, agli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27, comma 1, competenti per territorio e, in caso di sinistri avvenuti su strade provinciali o metropolitane, anche all'ente proprietario e alla polizia provinciale o metropolitana, ove istituita. Sulla base degli atti trasmessi, i competenti organi di polizia stradale provvedono all'**accertamento e alla contestazione delle eventuali violazioni** desumibili dalla dinamica del sinistro e dalle tracce rilevate. È consentito l'impiego della tecnologia digitale e di strumenti elettronici e fotografici.

Il **comma 11**, riprendendo l'articolo 12-*bis*, comma 5, del codice vigente, attribuisce all'amministrazione competente, attraverso gli uffici o i comandi preposti, l'**attività sanzionatoria conseguente all'accertamento**, la successiva notifica e l'organizzazione del servizio, nonché la verifica sull'operato del personale abilitato. I comuni possono inoltre attribuire ai soggetti affidatari della gestione della sosta regolamentata, dei parcheggi a pagamento e dei servizi di trasporto pubblico locale le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti. Anche per l'accertamento e la redazione dei verbali è consentito l'impiego di strumenti digitali, elettronici e fotografici.

Il **comma 12** stabilisce che, quando i servizi ausiliari siano affidati a dipendenti di imprese o associazioni private, gli oneri relativi alla formazione, all'abilitazione e allo svolgimento dei servizi restino a carico delle imprese o associazioni di appartenenza, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Il **comma 13** attribuisce al **Prefetto del luogo in cui ha sede l'impresa** il rilascio dell'autorizzazione allo svolgimento del servizio di scorta tecnica ai veicoli o trasporti eccezionali, con validità quinquennale.

Rispetto all'articolo 16, comma 6, del regolamento di esecuzione, la competenza è quindi trasferita dal **Ministero dell'interno al Prefetto**.

- ***Gli ausiliari di polizia stradale nello schema di decreto legislativo***

Lo schema distingue **quattro gruppi di funzioni ausiliarie**.

Al personale abilitato dal **Ministero dell'interno** possono essere affidati:

- la **scorta tecnica ai trasporti eccezionali** e la scorta o la **regolazione del traffico** in occasione di competizioni ciclistiche o podistiche e di allenamenti su strada organizzati da società sportive agonistiche (**articolo 28, comma 1**);
- la **regolazione del traffico** in occasione di cantieri, fiere, mercati, manifestazioni, feste o sagre, nonché a supporto della **mobilità scuola-casa dei minori** (**comma 2**);
- la **rilevazione dei sinistri stradali con soli danni a cose o infrastrutture**, sulle strade diverse dalle autostrade e dalle strade extraurbane principali (**comma 4**).

Al personale nominato dal **Sindaco** e abilitato dal Sindaco del comune nel quale ha sede l'impresa o l'associazione del richiedente possono invece essere affidate le funzioni di **prevenzione, accertamento e contestazione delle violazioni in materia di arresto, sosta e fermata**, nonché la facoltà di disporre la rimozione o il blocco dei veicoli (**comma 3**).

Il personale di cui ai **commi 3 e 4** riveste, durante lo svolgimento delle mansioni e nei limiti dell'effettivo servizio, la qualifica di **pubblico ufficiale**; gli

atti di accertamento delle violazioni compiuti dal personale di cui al comma 3 e i rilievi dei sinistri effettuati dal personale di cui al comma 4 costituiscono **atti pubblici**. Il personale di cui ai **commi 1 e 2** riveste invece la qualifica di **incaricato di pubblico servizio** (**comma 9**).

Gli ausiliari di cui ai **commi 1, 2 e 4** esercitano inoltre i poteri di **segnalazione e regolazione del traffico** previsti dall'**articolo 30**; le relative prescrizioni prevalgono sulla segnaletica stradale e sulle norme di circolazione. Tutti gli ausiliari sono infine tenuti a segnalare le **situazioni di pericolo per la sicurezza stradale** ai sensi dell'**articolo 33**.

L'**articolo 29** (*Funzioni e compiti strumentali all'esecuzione dei servizi di polizia stradale in generale*) riordina i **poteri strumentali** degli organi di polizia stradale, riprendendo principalmente disposizioni dell'articolo 192 del codice vigente e dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

Il **comma 1** individua i poteri esercitabili dagli organi di polizia stradale nell'esecuzione dei **servizi di cui all'articolo 26**. In particolare, consente di:

- intimare l'**ALT** agli utenti della strada per l'esecuzione delle attività di controllo (lettera ***a)***);
- richiedere l'esibizione dei documenti prescritti per la circolazione, nonché delle autorizzazioni o concessioni rilasciate ai sensi del Titolo VII (lettere ***b)*** e ***c)***);
- richiedere l'esibizione del **segnale mobile di pericolo** e degli altri equipaggiamenti che devono trovarsi a bordo del veicolo (lettera ***d)***);
- procedere all'ispezione dei veicoli, **compresi quelli destinati a privata dimora quando si trovano in circolazione sulla strada**, per verificare il rispetto delle disposizioni relative alle caratteristiche e all'equipaggiamento del veicolo, nonché all'ispezione di luoghi diversi dalla privata dimora per verificare il rispetto delle norme del codice nelle materie indicate dalla disposizione (lettere ***e)*** e ***f)***);
- effettuare, **nel rispetto della riservatezza personale e dei limiti e delle condizioni previsti dal Titolo III**, riprese fotografiche, video o registrazioni audio allo scopo di accertare violazioni (lettera ***g)***). La tavola di raffronto qualifica espressamente tale previsione come nuova introduzione;
- invitare gli utenti della strada a presentarsi presso gli uffici di polizia, entro il termine stabilito, per fornire informazioni o esibire documenti ai fini dell'accertamento delle violazioni o della rilevazione dei sinistri. L'invito a esibire documenti non si applica quando la loro esistenza e validità possano essere verificate mediante banche dati o archivi accessibili agli organi di polizia stradale, salvo che l'accesso non sia

tecnicamente possibile al momento della contestazione della violazione o del rilievo del sinistro (lettera ***h)***);

- effettuare, in presenza di un fondato sospetto della commissione di violazioni, **prelievi di campioni di cose, merci o sostanze trasportate** sui veicoli o presenti in luoghi diversi dalla privata dimora oggetto di occupazione o deposito sul suolo stradale, applicando, in quanto compatibile, l'articolo 15 della legge n. 689 del 1981 (lettera ***i)***);
- ordinare al conducente di **non proseguire la marcia** quando specifici dispositivi, gli pneumatici o caratteristiche costruttive o di equipaggiamento essenziali per la sicurezza presentino difetti o irregolarità tali da determinare grave pericolo, fuori dai casi in cui trovino applicazione le sanzioni accessorie di cui all'articolo 131, nonché ordinare ai conducenti di veicoli sprovvisti dei prescritti mezzi antisdrucciolevoli di fermarsi o di proseguire osservando specifiche cautele (lettere ***l)*** e ***m)***).

Il **comma 2** prevede che, secondo le modalità stabilite dal regolamento adottato ai sensi dell'**articolo 289**, gli organi di polizia stradale possano formare **posti di blocco** per motivi di polizia giudiziaria o di pubblica sicurezza, anche mediante mezzi idonei ad assicurare il graduale arresto dei veicoli che non ottemperino all'ordine di fermarsi. Per i medesimi motivi, nonché per esigenze di **sicurezza stradale**, possono inoltre disporre il **graduale rallentamento dei veicoli** e formare **posti di controllo sulla carreggiata**.

Il **comma 3**, riformulando l'articolo 402, comma 9, del regolamento di esecuzione, riconosce agli organi di polizia stradale, al solo fine dell'esercizio delle funzioni e dei compiti previsti dai commi 1 e 2 e nell'ambito dell'effettivo servizio, l'**accesso gratuito** all'**Archivio nazionale dei veicoli**, all'**Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida** e alle altre banche dati o archivi gestiti da pubbliche amministrazioni.

Secondo la relazione tecnica, la novità consiste nell'estensione della gratuità, oggi prevista per il Ministero dell'interno, anche alle altre amministrazioni cui appartengono gli organi di polizia stradale e che attualmente corrispondono un corrispettivo. La relazione collega tale previsione alla digitalizzazione dei documenti di guida e di circolazione e afferma che la disposizione è attuata nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Il **comma 4**, fuori dai casi in cui si applica la sanzione amministrativa accessoria della rimozione del veicolo di cui all'**articolo 132**, consente agli organi di polizia stradale di procedere alla **rimozione del veicolo** quando la relativa sosta costituisca pericolo o intralcio per la circolazione e il veicolo non possa essere spostato dall'interessato.

La disposizione riprende, in termini riformulati, una fattispecie già contemplata dall'articolo 159 del codice vigente.

Il medesimo comma prevede, inoltre, quale **nuova introduzione**, la possibilità di disporre la rimozione o lo spostamento di veicoli, anche regolarmente in sosta, quando ciò sia imposto da **inderogabili ragioni sopravvenute di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica**; in tale ipotesi la rimozione o lo spostamento avvengono **senza oneri per il proprietario o per altro obbligato in solido**.

Il **comma 5** disciplina **ulteriori poteri di verifica tecnica** dei veicoli. In particolare, gli organi di polizia stradale possono:

- disporre **accertamenti tecnici** quando vi sia fondato motivo di ritenere che il veicolo abbia subito modifiche a caratteristiche costruttive o funzionali essenziali per la sicurezza ovvero presenti gravi vizi o avarie, anche scortandolo o facendolo trainare presso la più vicina officina autorizzata ad effettuare revisioni; le relative spese sono poste a carico del conducente e degli altri soggetti obbligati in solido (lettera ***a)***).

  La tavola di raffronto qualifica la previsione come nuova introduzione, precisando che essa costituisce esplicitazione e attuazione dei poteri di accertamento previsti dalla legge n. 689 del 1981;
- sottoporre il veicolo e il relativo carico a **verifiche della massa**, mediante strumenti di pesatura pubblici o privati, con spese a carico del conducente e degli altri soggetti obbligati in solido (lettera ***b)***);
- disporre l'accertamento della funzionalità del **tachigrafo o del limitatore di velocità**, anche accompagnando o facendo trainare il veicolo presso la più vicina officina autorizzata, quando vi sia fondato motivo di ritenere che tali dispositivi siano alterati, manomessi o non funzionanti. Le spese per l'accertamento e per il ripristino della funzionalità sono poste a carico del proprietario del veicolo o del titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto, in solido (lettera ***c)***).

L'**articolo 30** (*Funzioni e compiti relativi ai servizi di regolazione del traffico e di scorta*) disciplina i poteri connessi alla **regolazione del traffico e alla scorta**, riordinando principalmente disposizioni contenute negli articoli 43 e 192 del codice vigente e nell'articolo 42 del regolamento di esecuzione.

Il **comma 1** attribuisce agli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27 e agli **ausiliari di polizia stradale** di cui all'**articolo 28, commi 1, 2 e 4**, nell'esercizio delle attività di regolazione del traffico e di scorta, i seguenti poteri:

- intimare agli utenti della strada di **arrestarsi e non proseguire la marcia fino a nuovo ordine**, mediante segnalazioni manuali, quando gli

operatori siano in uniforme o altrimenti riconoscibili, oppure mediante l'apposito segnale distintivo (lettera ***a)***);

- per esigenze connesse alla **fluidità o alla sicurezza della circolazione** o alla **protezione degli operatori stradali**, far accelerare o rallentare la marcia dei veicoli, fermare o dirottare correnti veicolari o singoli veicoli e impartire gli ordini necessari a risolvere situazioni contingenti, anche quando siano in contrasto con la segnaletica esistente o con le norme di circolazione (lettera ***b)***);
- effettuare segnalazioni manuali dirette a regolare il **deflusso alternato delle correnti di traffico presso le intersezioni**, secondo le modalità previste dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 (lettera ***c)***).

La tavola di raffronto evidenzia che i poteri di segnalazione e regolazione oggi previsti dall'articolo 43 del codice vigente per gli organi di polizia stradale sono estesi agli ausiliari, al fine di consentire loro l'esercizio delle funzioni di regolazione del traffico e di scorta tecnica.

Il **comma 2** demanda al regolamento adottato ai sensi dell'**articolo 289** la definizione delle ulteriori segnalazioni necessarie per la regolazione del traffico e delle modalità e dei mezzi diretti a rendere facilmente riconoscibili e visibili a distanza, di giorno e di notte, gli agenti preposti alla regolazione e i relativi ordini.

La disposizione riprende l'articolo 43, comma 6, del codice vigente.

Il **comma 3** stabilisce che le prescrizioni impartite mediante segnalazioni dagli **organi di polizia stradale e dagli ausiliari** prevalgano su ogni altra prescrizione comunicata mediante la segnaletica stradale o derivante dalle norme di circolazione, estendendo quindi anche agli ausiliari il principio di prevalenza già previsto dall'articolo 43, comma 2, del codice vigente.

Il **comma 4** riproduce e coordina la disciplina della cosiddetta **«safety car»**, introdotta nell'articolo 43, commi 5-*bis* e 5-*ter*, del codice vigente dalla legge n. 177 del 2024. Sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione della segnaletica di cantiere, da sinistri o da altri eventi imprevedibili, il rallentamento graduale della marcia e l'eventuale regolazione del flusso veicolare possono essere effettuati mediante veicoli degli organi di polizia stradale e degli **ausiliari di cui all'articolo 28, comma 1, lettera *a)***. Tali veicoli devono utilizzare il dispositivo supplementare a luce lampeggiante unitamente al pannello recante la scritta «auto di sicurezza – *safety car*».

Le modalità di esecuzione della procedura, nonché le caratteristiche dei veicoli, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari, sono demandate a

un provvedimento del **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, adottato d'intesa con il **Ministero dell'interno**. Rispetto all'articolo 43, comma 5-*ter*, del codice vigente, lo schema non riproduce il termine di **sessanta giorni** per l'adozione del provvedimento.

L'**articolo 31** (*Funzioni e compiti relativi al rilievo di sinistri stradali*) disciplina i poteri connessi al **rilievo dei sinistri stradali**, riordinando previsioni già vigenti e introducendo una disciplina espressa dei poteri esercitabili nel corso delle operazioni di rilevamento.

Il **comma 1**, di nuova introduzione, prevede che, per l'esecuzione dell'attività di rilievo dei sinistri e fatte salve le disposizioni del codice di procedura penale per i fatti costituenti reato, **gli organi di polizia stradale e gli ausiliari possano**:

- assumere informazioni, acquisire documenti, procedere a ispezioni di veicoli, cose e luoghi diversi dalla privata dimora, effettuare rilievi segnaletici, descrittivi e fotografici e compiere ogni altra operazione tecnica necessaria alle operazioni di rilevamento (lettera ***a)***).

Secondo la tavola di raffronto, la disposizione costituisce esplicitazione e attuazione dei poteri di accertamento previsti dall'articolo 13 della legge n. 689 del 1981;

- ordinare che i veicoli coinvolti nel sinistro siano immediatamente rimossi dalla sede stradale e trasportati in luoghi idonei posti fuori della strada, con oneri integralmente a carico degli interessati, fatta salva soltanto l'esecuzione, con assoluta urgenza, degli eventuali rilievi necessari ad accertare le modalità del sinistro (lettera *b)*).

Rispetto all'articolo 189, comma 3, del codice vigente, che prevede l'immediata rimozione degli intralci alla circolazione nei casi in cui dal sinistro siano derivati **danni alle sole cose**, la nuova disposizione non reca analoga limitazione e fa genericamente riferimento ai **veicoli coinvolti in sinistri**, ferme restando le garanzie previste dal codice di procedura penale per i fatti costituenti reato.

Il **comma 2**, riprendendo l'articolo 11, comma 4, del codice vigente, prevede che, nel rispetto della normativa in materia di **protezione dei dati personali** e fatte salve le disposizioni del codice di procedura penale per i fatti costituenti reato, gli interessati possano chiedere agli organi di polizia stradale, ai sensi della **legge n. 241 del 1990**, copia degli atti contenenti le informazioni acquisite relative ai sinistri da essi rilevati o ai sinistri rilevati dagli ausiliari di cui all'articolo 28, comma 4.

Il **comma 3**, riprendendo la disciplina oggi contenuta nell'articolo 21 del regolamento di esecuzione, dispone che, in ogni caso di sinistro, gli organi di polizia stradale e gli ausiliari di cui all'articolo 28, comma 4, forniscano,

su richiesta degli interessati, i dati di cui siano in possesso relativi alla **residenza e al domicilio delle parti**, alla **copertura assicurativa dei veicoli** e agli elementi necessari alla loro **identificazione**.

L'**articolo 32** (*Funzioni e compiti relativi all'accertamento delle condizioni psico-fisiche dei conducenti*) disciplina gli **accertamenti sulle condizioni psico-fisiche dei conducenti**, riordinando principalmente le disposizioni degli articoli 186 e 187 del codice vigente e dell'articolo 379 del regolamento di esecuzione.

Il **comma 1** disciplina gli accertamenti finalizzati a verificare l'uso non consentito di **sostanze alcoliche**, attribuendoli agli organi di polizia stradale di cui all'**articolo 27, commi 1 e 2**. In particolare, consente di effettuare accertamenti qualitativi non invasivi, anche mediante apparecchi portatili; di procedere, nei casi previsti, alla misurazione della concentrazione alcolica nell'aria alveolare mediante **etilometro**; nonché, quando il conducente coinvolto in un sinistro sia sottoposto a cure mediche, di richiedere alle strutture sanitarie l'accertamento del tasso alcolemico mediante prelievo ed esame di campioni di sangue intero.

Rispetto all'articolo 186 vigente, lo schema sostituisce la locuzione «bevande alcoliche» con **«sostanze alcoliche»**. Secondo la tavola di raffronto, la modifica è volta a consentire l'accertamento anche con riferimento a sostanze non assunte sotto forma di bevanda.

Si segnala che l'articolo 71, commi 1 e 2, nel disciplinare rispettivamente il divieto di guida per determinate categorie di conducenti e il divieto di guida in stato di ebbrezza, continua a fare riferimento all'assunzione o all'uso di «bevande alcoliche». Potrebbe pertanto valutarsi l'opportunità di verificare il coordinamento terminologico tra tale disposizione e l'articolo 32, che fa invece riferimento alle «sostanze alcoliche».

La **lettera *d)* del comma 1**, di nuova introduzione, consente, nei casi in cui il conducente coinvolto in un sinistro sia sottoposto a cure mediche, di acquisire anche gli esiti delle analisi compiute per finalità diagnostiche anche per l'accertamento dell'alcolemia, purché compatibili con le procedure previste per gli esami con finalità medico-legali.

I **commi da 2 a 4** disciplinano l'impiego dell'**etilometro**. Il **comma 2** prevede che l'apparecchio visualizzi i risultati delle misurazioni e dei controlli propri e fornisca la corrispondente prova documentale. Il **comma 3**, superando il riferimento alle «due determinazioni concordanti» contenuto nell'articolo 379, comma 2, del regolamento vigente, stabilisce che l'accertamento sia effettuato mediante almeno **due misurazioni a distanza di cinque minuti** e prevede che:

- se le misurazioni forniscono risultati diversi, sia assunto il **valore più basso**;
- se non sia possibile procedere a una seconda misurazione, per rifiuto dell'interessato o per altra causa, sia considerato il valore della prima determinazione, se superiore ai limiti previsti dall'articolo 71;
- quando le determinazioni restituiscano il messaggio di **«volume insufficiente»**, sia considerato il valore misurato, se superiore ai medesimi limiti.

Il **comma 4** prescrive inoltre il rispetto delle condizioni ambientali e di esercizio indicate dal costruttore nel libretto di uso e manutenzione associato all'omologazione dell'etilometro.

Il **comma 5**, di nuova introduzione, stabilisce che gli accertamenti sanitari di cui al comma 1, lettere ***c)*** e ***d)***, possano riguardare contestualmente sia la concentrazione di sostanze alcoliche sia l'assunzione di **sostanze stupefacenti o psicotrope**.

I **commi da 6 a 8** disciplinano gli accertamenti finalizzati a verificare la guida dopo l'assunzione di **sostanze stupefacenti o psicotrope**, riservandoli agli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27, commi 1 e 2. Sono previsti accertamenti qualitativi preliminari, accertamenti tossicologici analitici su campioni di **fluido del cavo orale** e, quando questi ultimi non siano possibili, il prelievo di **campioni di sangue** presso strutture sanitarie; analoghi accertamenti possono essere richiesti in caso di conducente coinvolto in un sinistro e sottoposto a cure mediche.

Il **comma 7** demanda a direttive adottate congiuntamente dal Ministero dell'interno e dal Ministero della salute la disciplina delle modalità di esecuzione degli accertamenti preliminari, delle procedure per i prelievi di fluido del cavo orale e degli esami sui campioni di sangue.

Il **comma 8** consente che gli accertamenti sanitari relativi alle sostanze stupefacenti o psicotrope riguardino contestualmente anche il tasso alcolemico.

Il **comma 9**, riprendendo e riformulando l'articolo 187, comma 5-*bis*, del codice vigente, prevede che, quando l'esito degli accertamenti sanitari non sia immediatamente disponibile e gli accertamenti qualitativi abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possano disporre il **divieto di guida** fino all'esito degli accertamenti e comunque per non più di **dieci giorni**, in luogo del ritiro della patente previsto dal testo vigente. La

disposizione si applica anche agli accertamenti alcolemici effettuati presso strutture sanitarie. Qualora il veicolo non possa essere affidato ad altra persona idonea o trasportato in autorimessa, ne è prevista l'**immobilizzazione per dodici ore**.

Il **comma 10** riprende l'articolo 187, commi 5-*ter* e 6, del codice vigente. Quando non sia possibile procedere agli accertamenti analitici relativi alle sostanze stupefacenti o psicotrope e gli accertamenti qualitativi abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono impedire immediatamente al conducente di proseguire la guida. **Il Prefetto**, sulla base dell'esito positivo dei predetti accertamenti qualitativi, **può disporre** che il conducente titolare di patente si sottoponga alla **visita medica** di cui all'articolo 154 entro sessanta giorni.

Si segnala che l'articolo 187, comma 5-*ter*, del codice vigente, come sostituito dalla legge n. 177 del 2024, prevede che, sulla base dell'esito positivo degli accertamenti qualitativi, il Prefetto «dispone in ogni caso» la sottoposizione del conducente alla visita medica, mentre il comma 10 in esame stabilisce che il Prefetto «può disporre» tale obbligo.

La medesima disposizione vigente stabilisce inoltre che, qualora la visita medica attesti l'inidoneità del conducente alla guida, sia sempre disposta la revoca della patente e che l'interessato non possa conseguire una nuova patente prima di tre anni decorrenti dalla data del provvedimento di revoca. Tali specifiche previsioni non risultano espressamente riprodotte dal comma 10, che rinvia alle disposizioni dell'articolo 154, commi da 5 a 9.

Si valuti pertanto l'opportunità di verificare la coerenza della disciplina con l'articolo 35, comma 2, della legge n. 177 del 2024, ai sensi del quale i decreti legislativi adottati in attuazione della delega recepiscono comunque le disposizioni della medesima legge, chiarendo in particolare se debbano essere mantenuti sia il carattere obbligatorio della visita medica sia le conseguenze espressamente previste dall'articolo 187, comma 5-ter, in caso di accertata inidoneità alla guida.

L'**articolo 33** (*Attività di segnalazione dei pericoli*), di nuova introduzione, disciplina la **segnalazione delle situazioni di pericolo per la sicurezza stradale**.

Il **comma 1** prevede che, fuori dai casi disciplinati dall'**articolo 30**, in attesa dell'intervento degli enti proprietari o gestori della strada e compatibilmente con l'esecuzione di altri compiti prioritari, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27 e gli ausiliari di cui all'articolo 28 **segnalino tempestivamente ogni situazione di pericolo per la sicurezza stradale** rilevata sulla strada in occasione dell'espletamento dei servizi cui sono preposti.

Il **comma 2** demanda a un provvedimento del **Ministero dell'interno**, d'intesa con il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, la definizione delle modalità di svolgimento dell'attività di segnalazione e l'individuazione dei dispositivi necessari a garantire la visibilità degli operatori durante tali attività.

Il **comma 3** stabilisce che, fuori dai casi in cui le attività di segnalazione siano svolte in occasione di **cantieri, opere o depositi sulla strada**, esse possano essere effettuate anche da persone non abilitate all'espletamento dei servizi di polizia stradale che operino alle dipendenze e sotto la direzione degli enti proprietari o gestori delle strade. Restano ferme le disposizioni contenute negli specifici protocolli operativi adottati dai medesimi enti.

Secondo la tavola di raffronto, l'attività di segnalazione dei pericoli è già connaturata all'espletamento dei servizi di polizia stradale; la disposizione ne **procedimentalizza lo svolgimento in presenza di determinate situazioni di pericolo**, al fine di aumentare la sicurezza degli operatori coinvolti.

CAPO V – DEROGHE

Articoli 34-36
(Deroghe)

Gli **articoli da 34 a 36** (**Capo V** del **Titolo I**) disciplinano i **regimi derogatori** applicabili ai veicoli e ai conducenti delle **Forze armate**, delle **forze di polizia** e dei servizi di **protezione civile, soccorso e antincendio**; l'uso dei **dispositivi supplementari di allarme e di segnalazione visiva a luce blu**; nonché il trattamento delle violazioni commesse da **agenti diplomatici e consolari**.
Tra le principali novità si segnalano la configurazione di un **regime comune** per i soggetti istituzionali interessati, esteso anche a determinate **associazioni di soccorso del Terzo settore**; la previsione secondo cui le conseguenze delle violazioni amministrative commesse durante i servizi istituzionali **non si estendono alla patente civile** eventualmente posseduta dal conducente; la riconduzione nel codice della disciplina relativa ai veicoli utilizzati per la protezione delle **alte personalità**; e la possibilità, per determinate categorie di veicoli, di utilizzare i **dispositivi a luce blu in modalità non lampeggiante** durante la circolazione.

Il **Capo V** del **Titolo I** (**articoli da 34 a 36**) riunisce i **regimi derogatori applicabili a veicoli e conducenti impiegati per finalità istituzionali**, di **sicurezza pubblica**, **difesa**, **soccorso**, **protezione civile** e nell'ambito delle **funzioni diplomatiche e consolari**, coordinando disposizioni attualmente contenute negli articoli 131, 138, 139 e 177 del codice vigente e nell'articolo 5-*bis* del decreto-legge 6 maggio 2002, n. 83. Le disposizioni hanno carattere prevalentemente **ricognitivo e di coordinamento** della disciplina vigente.

Con riferimento ai **principi e criteri direttivi della delega**, le disposizioni del Capo appaiono riconducibili, anzitutto, al principio generale di cui all'**articolo 35, comma 2, lettera *c)*, della legge n. 177 del 2024**, che prevede il **riassetto della ripartizione delle competenze tra gli enti istituzionali**, tenendo conto, tra l'altro, dell'esigenza di agevolare l'accesso dei soggetti che svolgono servizi di **polizia, antincendio, soccorso stradale, rimozione e assistenza sanitaria**, ai fini dell'espletamento dei rispettivi compiti istituzionali.

Rileva inoltre il criterio di cui al **comma 3, lettera *a)***, che richiede la **riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e coerenza** e il loro coordinamento e armonizzazione con le altre norme di settore nazionali, dell'Unione europea e derivanti da accordi internazionali.

Più specificamente, l'**articolo 34** appare riconducibile anche ai criteri di cui al comma 3, lettere ***n)*** e ***aa)***, relativi, rispettivamente, al **riordino delle disposizioni riguardanti l'esercizio dei compiti di polizia stradale e le relative abilitazioni** e alla **razionalizzazione della disciplina dei titoli abilitativi alla guida**, con semplificazione delle procedure e coordinamento delle competenze dei diversi soggetti coinvolti.

L'**articolo 35** dà invece specifica attuazione al criterio di cui al comma 3, lettera ***o)***, che prevede il **riordino della disciplina per l'uso, limitatamente all'espletamento dei servizi urgenti di istituto, dei dispositivi acustici supplementari di allarme e dei dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante**.

L'**articolo 34** (*Veicoli e conducenti delle Forze armate, di polizia, di protezione civile, di soccorso e antincendio*) disciplina il **regime speciale applicabile ai veicoli e ai conducenti** delle **Forze armate**, della **Polizia di Stato**, della **Guardia di finanza**, del **Corpo di polizia penitenziaria**, del **Corpo nazionale dei vigili del fuoco** e dei **Corpi delle Province autonome e della Valle d'Aosta**, della **Croce rossa italiana**, dei **Corpi forestali** operanti nelle regioni a statuto speciale e nelle Province autonome e della **Protezione civile nazionale, della Valle d'Aosta e delle Province autonome**.

La disposizione riordina, in particolare, la disciplina attualmente contenuta negli articoli 138 e 139 del codice della strada. Rispetto all'impostazione dell'articolo 138 vigente, che disciplina direttamente le Forze armate ed estende agli altri soggetti le relative disposizioni mediante il comma 11, lo schema individua direttamente al comma 1 tutti i soggetti destinatari del regime derogatorio.

In deroga alle disposizioni del **titolo VI**, il **comma 1** prevede che tali soggetti provvedano direttamente, con riguardo ai veicoli in loro dotazione, agli **accertamenti tecnici**, all'**immatricolazione**, al rilascio dei **documenti di circolazione** e delle **targhe di riconoscimento**.

Il **comma 2** dispone che le caratteristiche delle targhe di riconoscimento dei veicoli a motore o da essi trainati siano stabilite d'intesa tra l'amministrazione o l'ente dal quale dipendono e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 3**, in deroga agli articoli 83 e 109, stabilisce che i veicoli dei soggetti di cui al comma 1 che eccedono i limiti di massa e di dimensioni previsti dal codice, per circolare sulle strade non militari, debbano essere muniti di una **specifica autorizzazione**, rilasciata dall'amministrazione o dall'ente di appartenenza, sentiti gli enti competenti. All'eventuale scorta provvede la medesima amministrazione o l'ente competente.

Rispetto all'articolo 138, comma 2, vigente, il riferimento al rilascio dell'autorizzazione da parte del comando militare è pertanto sostituito da quello all'**amministrazione o ente di appartenenza**, in coerenza con l'estensione della disciplina a tutti i soggetti individuati dal comma 1.

Il **comma 4** prevede che i soggetti di cui al comma 1 provvedano direttamente al **trasporto stradale di materie radioattive e fissili speciali**, mettendo in atto le prescrizioni tecniche e le misure di sicurezza previste dalla normativa vigente.

Il **comma 5** dispone che, in ragione della pubblica utilità del loro impiego in servizi di istituto, i **mezzi di trasporto collettivo delle categorie M2 e M3** nella disponibilità dei soggetti di cui al comma 1 siano assimilati ai mezzi adibiti al **trasporto pubblico** qualora siano destinati a **finalità esclusivamente logistiche e non operative**.

Rispetto all'articolo 138, comma 10, vigente, la disposizione estende il riferimento ai mezzi nella disponibilità di tutti i soggetti di cui al comma 1 e, al contempo, circoscrive espressamente l'assimilazione ai mezzi destinati alle predette finalità logistiche e non operative.

Il **comma 6** consente la **reimmatricolazione con targa civile** dei veicoli alienati dai soggetti di cui al comma 1, previo accertamento dei requisiti prescritti, introducendo tuttavia un'esclusione qualora sussistano **ragioni di sicurezza ostative al reimpiego**, non prevista dall'articolo 138, comma 7, vigente.

In deroga alle disposizioni del **titolo V**, il **comma 7** attribuisce ai soggetti di cui al comma 1 la competenza a provvedere direttamente, nei confronti del personale in servizio, all'**addestramento**, all'individuazione e all'accertamento dei requisiti necessari per la guida, all'**esame di idoneità** e al rilascio della **patente di guida**, che abilita esclusivamente alla guida dei veicoli comunque in loro dotazione, nonché al rilascio dei certificati di abilitazione alle mansioni di **insegnante di teoria** e di **istruttore di scuola guida** relativi al medesimo addestramento. Il **comma 8** precisa che gli insegnanti, gli istruttori e i conducenti così abilitati non sono soggetti alle pertinenti disposizioni del titolo V.

Il **comma 9** consente al personale provvisto dell'**abilitazione di insegnante di teoria** o di **istruttore di guida** di ottenere, **senza esame** e secondo le modalità stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la **conversione** nel corrispondente certificato di **abilitazione civile**, purché la domanda sia presentata entro un anno dal congedo o dalla cessazione dal servizio.

Rispetto all'articolo 138, comma 6, vigente, che contempla espressamente la conversione dell'abilitazione di istruttore di guida militare, la nuova disposizione comprende anche l'abilitazione di **insegnante di teoria** e si riferisce al personale dei diversi soggetti contemplati dall'articolo.

Il **comma 10**, riprendendo e ampliando la disciplina dell'articolo 139 vigente, prevede il rilascio di una specifica **patente di servizio** ai soggetti già titolari di patente civile e abilitati allo svolgimento di compiti di polizia stradale appartenenti alle categorie individuate dall'articolo 27, comma 1, lettere ***d)*** ed ***e)***, e comma 3, lettere da ***a)*** a ***e)***. Si tratta, in particolare, del personale dei **Corpi e servizi di polizia locale** e del **Corpo di polizia penitenziaria**, nonché dei funzionari del Ministero dell'interno addetti al servizio di polizia stradale in ragione delle proprie mansioni, del personale delle articolazioni centrali e periferiche del competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del personale dell'**ANAS S.p.a.** e dell'**Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali** con compiti ispettivi o di vigilanza e del personale degli uffici competenti in materia di viabilità delle società di gestione delle autostrade e delle altre strade in concessione, delle regioni, delle province e dei comuni, nei limiti indicati dall'articolo 27.

La validità della patente di servizio è limitata alla guida dei veicoli adibiti all'espletamento dei **compiti istituzionali dell'amministrazione di appartenenza**. I requisiti e le modalità per il rilascio sono demandati a un provvedimento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'interno.

Rispetto all'articolo 139 vigente, che rinvia ai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 3, lettera ***a)***, il nuovo comma amplia, in particolare, il novero dei soggetti contemplati attraverso il richiamo alle lettere da ***a)*** a ***e)*** del comma 3 dell'articolo 27.

Il **comma 11**, in continuità con l'articolo 138, comma 12-*bis*, del codice vigente, consente ai soggetti muniti di patente rilasciata ai sensi dell'articolo in esame di guidare **veicoli delle corrispondenti categorie immatricolati con targa civile**, purché adibiti ai servizi istituzionali dell'amministrazione dello Stato. Rispetto alla disciplina vigente, viene espressamente previsto che tale facoltà **non si applichi all'Amministrazione della Difesa**, fatta eccezione per le **situazioni emergenziali**.

Il **comma 12**, di nuova introduzione, stabilisce che, fuori dai casi penalmente rilevanti, le conseguenze derivanti dalle **violazioni amministrative del codice commesse nell'esecuzione di servizi**

istituzionali, alla guida di veicoli nella disponibilità dei soggetti di cui ai commi 1 e 10, **non si estendano alla patente civile eventualmente posseduta dal conducente**. Nei medesimi casi, l'amministrazione o l'ente di appartenenza provvede alla **sospensione** o alla **revoca** delle patenti e delle abilitazioni disciplinate dall'articolo secondo le disposizioni dei rispettivi ordinamenti interni.

La tavola di raffronto precisa che la disposizione recepisce l'impostazione già seguita sulla base delle direttive fornite al Ministero dell'interno e assicura il coordinamento con la disciplina della patente di servizio, nella quale le conseguenze delle violazioni commesse alla guida del veicolo di servizio incidono sul titolo di servizio e non sulla patente civile.

Il **comma 13**, anch'esso di nuova introduzione, equipara ai soggetti di cui al comma 1, ai fini dell'applicazione delle disposizioni dell'articolo, le associazioni aderenti alle **Reti Associative Nazionali ANPAS ODV** e la **Confederazione Nazionale delle Misericordie d'Italia**, iscritte nel Registro unico nazionale del Terzo settore ai sensi dell'articolo 41, comma 2, del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, che svolgono **attività di soccorso sanitario o di protezione civile**.

Secondo la tavola di raffronto, la previsione è diretta a estendere a tali associazioni il regime già previsto per la Croce rossa italiana.

Con riferimento ai profili di coordinamento, si segnala che il **Corpo di polizia penitenziaria** è ricompreso tra i soggetti di cui al **comma 1**, che ai sensi del **comma 7** provvedono direttamente al rilascio della patente di guida valida per i veicoli in dotazione, e figura altresì, attraverso il rinvio all'**articolo 27, comma 1, lettera *e)***, tra i soggetti ai quali può essere rilasciata la **patente di servizio** prevista dal comma 10, ove ricorrano i relativi presupposti. *Potrebbe pertanto valutarsi l'opportunità di chiarire il rapporto tra i due titoli abilitativi e i rispettivi ambiti di applicazione.*

Si segnala inoltre che il **comma 10**, attraverso il richiamo all'**articolo 27, comma 3, lettera *e)***, ricomprende anche il personale degli uffici competenti in materia di viabilità delle **società di gestione delle autostrade e delle altre strade in concessione**, mentre limita la validità della patente di servizio alla guida dei veicoli adibiti all'espletamento dei «compiti istituzionali dell'amministrazione di appartenenza». *Potrebbe pertanto valutarsi l'opportunità di adeguare tale formulazione, in modo da renderla coerente anche con la natura dei soggetti diversi dalle pubbliche amministrazioni ricompresi nell'ambito applicativo della disposizione.*

L'**articolo 35** (*Circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, di protezione civile e delle autoambulanze*)

riordina la disciplina attualmente contenuta nell'**articolo 177 del codice della strada** relativa all'impiego del **dispositivo acustico supplementare di allarme** e del **dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu**.

Il **comma 1** stabilisce che l'uso dei predetti dispositivi è consentito, unicamente durante l'espletamento di **servizi urgenti di istituto**, ai conducenti degli autoveicoli e motoveicoli nella disponibilità dei seguenti soggetti:

a) gli **organi di polizia stradale** di cui all'articolo 27;

b) le amministrazioni, gli enti o le associazioni che svolgono servizi di **soccorso o di emergenza sanitaria** con autoambulanze e veicoli assimilati adibiti al trasporto di plasma e organi, aventi le caratteristiche individuate con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

c) le amministrazioni, gli enti o le associazioni che svolgono servizi **antincendio o di protezione civile**, conformemente alle disposizioni individuate con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

d) il **Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico del Club alpino italiano** e gli organismi equivalenti esistenti nella regione Valle d'Aosta e nelle Province autonome di Trento e di Bolzano;

e) le amministrazioni, gli enti o le associazioni che svolgono servizi di **soccorso per il recupero degli animali o di vigilanza zoofila** con autoambulanze, secondo quanto indicato con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

f) le **alte personalità che rivestono incarichi istituzionali di Governo nazionali e dell'Unione europea**, nonché le altre personalità sottoposte a misure di protezione e vigilanza ai sensi dell'articolo 5-*bis* del decreto-legge 6 maggio 2002, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 luglio 2002, n. 133, quando viaggiano su veicoli condotti da **agenti di pubblica sicurezza** nominati ai sensi dell'articolo 43 del testo unico di cui al regio decreto 31 agosto 1907, n. 690, previo accertamento dei requisiti previsti dall'articolo 4-*bis* del regolamento di cui al regio decreto 6 maggio 1940, n. 635. La disposizione consente inoltre l'uso del **segnale distintivo di segnalazione manuale**, le cui caratteristiche sono individuate con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

La disposizione riorganizza in forma analitica l'ambito soggettivo attualmente disciplinato dall'articolo 177, comma 1. La tavola di raffronto richiama, in particolare, i provvedimenti vigenti relativi ai **veicoli adibiti al trasporto di**

plasma e organi, ai **motoveicoli impiegati nel trasporto di organi e plasma**, ai **mezzi destinati al soccorso degli animali** e ai **veicoli della protezione civile**.

Rispetto all'**articolo 177, comma 1, vigente**, non è riprodotta la previsione secondo la quale i veicoli adibiti ai servizi di protezione civile sono individuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **su proposta del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei ministri**. Non è inoltre riprodotta la previsione che demanda al decreto ministeriale in materia di soccorso degli animali anche la disciplina delle condizioni nelle quali il **trasporto di un animale in gravi condizioni di salute può essere considerato in stato di necessità, anche se effettuato da privati**, nonché della relativa documentazione; tale previsione costituisce attualmente la base normativa del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 ottobre 2012, n. 217.

La **lettera *f)*** recepisce inoltre nel codice la disciplina recata dall'**articolo 5-*bis* del decreto-legge n. 83 del 2002**, relativo ai conducenti dei veicoli in uso alle alte personalità istituzionali e alle altre personalità sottoposte a misure di protezione.

Il **comma 2** disciplina il **regime derogatorio** applicabile durante l'espletamento dei **servizi urgenti di istituto**. Quando utilizzano **congiuntamente** il dispositivo acustico supplementare di allarme e il dispositivo di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu, i conducenti dei veicoli di cui al comma 1 non sono tenuti a osservare gli obblighi, i divieti e le limitazioni relativi alla circolazione, le prescrizioni della segnaletica stradale e le norme di comportamento in genere, fermo restando l'obbligo di rispettare le **segnalazioni degli agenti del traffico** e le regole di **comune prudenza e diligenza**. Agli incroci regolati, gli agenti del traffico concedono immediatamente loro il via libera. La disposizione riprende, riordinandoli, contenuti già presenti nell'articolo 177 vigente.

Il **comma 3**, di **nuova introduzione**, consente ai conducenti dei veicoli di cui al comma 1, lettere ***a)***, ***b)*** e ***c)***, di utilizzare durante la circolazione i **dispositivi supplementari a luce blu in modalità non lampeggiante**, in deroga alle ordinarie disposizioni sul relativo impiego.

Secondo la tavola di raffronto, la disposizione è finalizzata a disciplinare la prassi consistente nel mantenere accesa la barra luminosa fissa, cosiddetta **«modalità crociera»**, al fine di aumentare la visibilità del veicolo durante la circolazione e di distinguere tale modalità dall'impiego della luce lampeggiante nei casi di effettiva emergenza.

L'**articolo 36** (*Agenti diplomatici e consolari*) riprende la disciplina recata dall'**articolo 131, commi 1 e 5, del codice vigente** in materia di violazioni commesse da **agenti diplomatici e consolari accreditati in Italia** e da altre persone che, nei limiti previsti dalle norme internazionali, godono delle relative **immunità**.

Il **comma 1** prevede che le violazioni siano segnalate dagli uffici o comandi dai quali dipendono i soggetti che le hanno accertate al **Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale**.

Il **comma 2** dispone che il Ministero provveda alla **notifica per via diplomatica** delle violazioni, a condizione di reciprocità e fatti salvi gli accordi speciali con le organizzazioni internazionali.

TITOLO II – DELLE NORME DI COMPORTAMENTO

CAPO I – DELLE REGOLE GENERALI DI USO E MANUTENZIONE DELLE STRADE

Articoli 37-46
(Delle regole generali di uso e manutenzione delle strade)

Gli **articoli da 37 a 46** (**Capo I del Titolo II**) disciplinano le **regole generali di uso e manutenzione delle strade**, con particolare riguardo agli atti vietati, alle fasce di rispetto, all'occupazione del suolo stradale, agli accessi e attraversamenti, alla pubblicità, agli obblighi dei proprietari confinanti, alla segnaletica e alla gestione dei veicoli abbandonati. Le disposizioni riprendono e riordinano in larga parte la disciplina vigente. Le relative sanzioni amministrative sono indicate nella **Tabella 1 di cui all'articolo 121**.

Il **Titolo II** dello schema di decreto legislativo in esame, rubricato ***Delle norme di comportamento***, raccoglie le disposizioni che disciplinano i comportamenti degli utenti della strada e, più in generale, le regole dirette ad assicurare la sicurezza e la regolarità della circolazione.

La disciplina è articolata in **dieci Capi** dedicati, tra l'altro, alle regole generali di uso e manutenzione delle strade, alla circolazione dei veicoli e degli altri utenti, alla tutela degli utenti vulnerabili, alla circolazione in particolari condizioni e alle prescrizioni applicabili a specifiche categorie di veicoli e di conducenti.

Il **Capo I** (**articoli** da **37** a **46**) del **Titolo II** disciplina, in particolare, gli obblighi degli utenti, dei proprietari frontisti e dei soggetti che utilizzano il demanio stradale, nonché le condizioni di uso delle infrastrutture, le fasce di rispetto, le occupazioni, gli accessi, la pubblicità, la manutenzione delle proprietà confinanti e la gestione dei veicoli abbandonati.

Nel codice vigente tali materie trovano principalmente disciplina nel **Titolo II, Capo I**, relativo alla **costruzione e tutela delle strade e delle aree pubbliche**. Nello schema esse sono, invece, in parte ricondotte al **Titolo II, dedicato alle norme di comportamento**, mentre specifici profili autorizzatori, amministrativi e tecnici sono disciplinati nel **Titolo VII**, relativo alle strade, **e nei provvedimenti attuativi** adottati ai sensi dell'articolo 289.

Sotto il profilo sistematico, la diversa collocazione delle disposizioni nel nuovo codice – e, in particolare, la riconduzione di parte delle medesime al Titolo dedicato alle norme di comportamento – ne valorizza il collegamento con la **sicurezza e la regolarità della circolazione**, ferma restando la funzione di tutela dell'infrastruttura e del demanio stradale.

Quanto ai principi e criteri direttivi di cui all'**articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177**, ai fini delle disposizioni del presente Capo rilevano, in particolare, quelli dettati dal **comma 3, lettera *a)***, relativa alla riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e di coerenza e al coordinamento con le altre norme di settore. Vengono inoltre in rilievo la **lettera *e)***, relativa alla revisione delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, al fine di assicurare la tutela della sicurezza stradale secondo principi di effettività, ragionevolezza, proporzionalità, dissuasività e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea, e, per i profili sanzionatori, la **lettera *f)***, **numero *1)***, che prevede la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento.

L'**articolo 37** (*Uso della strada ed atti vietati*), composto da tre commi, disciplina i c**omportamenti vietati** sulle strade e sulle relative pertinenze.

Il **comma 1** elenca le **condotte vietate su tutte le strade** e sulle loro **pertinenze**.

In particolare, è vietato: danneggiare la piattaforma stradale, le opere, le piantagioni e gli impianti (lettera *a)*); alterare la forma e invadere, anche temporaneamente, la piattaforma e le pertinenze (lettera *b)*); scaricare dai veicoli, compresi quelli dotati di impianti interni di raccolta, residui organici o acque chiare o luride fuori dagli appositi impianti (lettera *c)*); danneggiare, spostare, rimuovere o sporcare la segnaletica stradale e ogni altro manufatto attinente (lettere *d)* ed *e)*); far circolare bestiame, salvo che sulle strade locali (lettera *f)*); insudiciare o imbrattare la strada (lettera *g)*); depositare o gettare rifiuti non pericolosi dai veicoli, fuori dai casi sanzionati dal codice dell'ambiente (lettera *h)*); apportare o spargere fango o detriti (lettera *i)*); esercitare, o determinare altri a esercitare, senza autorizzazione l'attività di **parcheggiatore o guardiamacchine** (lettera *l)*); **accendere fuochi o svolgere altre attività che provocano fumo, nebbie o vapori** idonei a limitare, anche temporaneamente, la visibilità sulla strada, con divieto esteso alle zone limitrofe (lettera *m)*); il **campeggio o l'attendamento** fuori dalle aree attrezzate, precisandosi che la sosta delle autocaravan, ove consentita, non costituisce campeggio alle condizioni indicate (lettera *n)*); impedire il deflusso delle acque nei fossi laterali e sui terreni sottostanti (lettera *o)*); scaricare nei fossi e nelle cunette, senza concessione, materiali o acque (lettera *p)*); gettare dai veicoli in movimento qualsiasi cosa, fuori dai casi di cui alle lettere *h)* e *i)* (lettera *q)*).

Il **comma 2**, fermo restando quanto previsto dal comma 1, introduce **ulteriori divieti** applicabili sulle carreggiate, sulle rampe, sugli svincoli, sulle aree di servizio o di parcheggio e in ogni altra pertinenza delle **autostrade** e delle **strade extraurbane principali**.

In dettaglio, in tali aree è vietato: trainare veicoli che non siano rimorchi *a)*; richiedere passaggi, attirando l'attenzione dei conducenti, o concederli *b)*; svolgere attività commerciali o di propaganda, anche nelle zone attigue alle autostrade, salvo che nelle aree di servizio o di parcheggio se autorizzate *c)*; campeggiare fuori dalle aree destinate *d)*; svolgere attività di soccorso stradale o di rimozione senza autorizzazione dell'ente proprietario o gestore, da cui sono esentati le Forze armate e di polizia e i soggetti che operano sotto il loro controllo *e)*; svolgere competizioni motoristiche e gare sportive, salvo quanto previsto dall'articolo 67, che disciplina le competizioni sportive su strada (cfr. *infra*) *f);* svolgere riunioni, giochi o altre azioni idonee a procurare pericolo, anche nelle zone adiacenti o prospicienti *g)*.

Il **comma 3** dispone che, in caso di violazione del divieto di trainare veicoli che non siano rimorchi, di cui al comma 2, lettera *a*), sia intimato al conducente del veicolo di lasciare la sede stradale.

La relazione tecnica evidenzia che l'articolo individua, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, i comportamenti vietati sulla strada e sulle relative pertinenze, a tutela della sicurezza della circolazione e della conservazione del patrimonio stradale.

Dalla tabella di raffronto emerge che la disposizione riunisce e coordina precetti attualmente contenuti in più fonti. In particolare, numerose previsioni del comma 1 riprendono l'articolo 15 del codice vigente; la lettera *c*) riprende la disciplina dello scarico dei residui organici e delle acque contenuta nell'articolo 185; il comma 2 riprende principalmente divieti oggi previsti dall'articolo 175 per la circolazione sulle autostrade, estendendone l'ambito anche alle strade extraurbane principali. Le lettere *f*) e *g*) del comma 2 riprendono inoltre, con riformulazioni, previsioni contenute nell'articolo 372 del regolamento di esecuzione. La lettera *h*) del comma 1 coordina, infine, la disciplina con le disposizioni del decreto legislativo n. 152 del 2006 in materia di rifiuti.

Secondo quanto disposto dall'**articolo 121** dello schema di decreto legislativo in esame (v. *infra*), salvo che il fatto costituisca reato, chiunque viola le disposizioni dei Titoli II, III e IV è punito con le sanzioni amministrative pecuniarie e con le eventuali sanzioni amministrative accessorie indicate nella **Tabella 1**, che costituisce parte integrante del codice.

Più in dettaglio, per le violazioni del **comma 1** la sanzione amministrativa pecuniaria è **da 40 a 160 euro** per le lettere *a*), *b*), *d*), *e*), *i*), *o*), *p*) e *q*); da 25 a 100 euro per le lettere *f*) e *g*); da 80 a 320 euro per le lettere *c*) e *n*); **da 170 a 680**

euro per la lettera *h*); **da 250 a 1.000 euro**, con la sanzione accessoria dell'**inibizione dell'attività**, per la lettera *m*); **da 750 a 3.000 euro**, con la **confisca del denaro**, per la lettera *l*). Alle violazioni del comma 1, ad eccezione di quelle di cui alle lettere *l*) e *m*), consegue inoltre la sanzione accessoria del **ripristino dello stato dei luoghi**.

Per le violazioni del **comma 2** la sanzione amministrativa pecuniaria è **da 40 a 160 euro** per le lettere *a*), *b*), *d*), *e*) e *g*); alla violazione della lettera *e*) consegue inoltre la **sospensione dell'attività**. Per la lettera *c*) è prevista la sanzione **da 400 a 1.600 euro**, con **divieto di marcia per sessanta giorni** nei casi indicati dalla Tabella 1; per la lettera *f*) è prevista la sanzione **da 900 a 3.600 euro**.

Con riferimento all'articolo in esame, la Tabella 1 non prevede **alcuna decurtazione di punti dalla patente**.

Gli **articoli 38, 39 e 40** disciplinano i **vincoli posti a tutela della strada** con riferimento alle proprietà e alle costruzioni poste in prossimità della sede stradale. Le disposizioni riprendono e riordinano la disciplina attualmente contenuta negli articoli 16, 17, 18 e 19 del codice della strada vigente.

In particolare, l'**articolo 38** (*Fasce di rispetto fuori dai centri abitati*), composto da quattro commi, disciplina i vincoli applicabili **fuori dai centri abitati** nelle fasce di rispetto e nelle aree di visibilità.

Il **comma 1** stabilisce che, sulle strade con andamento rettilineo e nelle aree di visibilità delle intersezioni, ai **proprietari** o agli aventi diritto dei **fondi confinanti con le proprietà stradali**, entro le distanze indicate nel Titolo VII, **è vietato**: aprire canali e fossi o eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade (lettera *a*)); costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo e materiale (lettera *b*)); impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni (lettera *c*)).

Tali disposizioni si applicano fuori dai centri abitati, **ad eccezione** delle sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o in galleria ovvero in presenza di particolari circostanze o condizioni orografiche.

Il **comma 2** disciplina le **intersezioni stradali a raso**, disponendo che, oltre al rispetto dei divieti di cui al comma 1, lettere *b*) e *c*), sia osservata un'apposita area di visibilità, determinata da un triangolo i cui lati sono individuati secondo le distanze stabilite dal regolamento adottato in attuazione dell'articolo 289.

Il **comma 3** vieta, in corrispondenza e all'interno degli **svincoli**, la costruzione di qualsiasi manufatto in elevazione e stabilisce che le fasce di

rispetto associate alle rampe esterne siano quelle previste per la categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano.

Il **comma 4** disciplina le **curve fuori dai centri abitati**, vietando, all'interno delle curve e fuori della proprietà stradale, costruzioni, recinzioni, piantagioni e depositi, secondo quanto previsto dalla disposizione e dal Titolo VII. All'esterno delle curve si applicano invece le fasce di rispetto stabilite dal medesimo Titolo per le strade con andamento rettilineo.

Secondo la **Tabella 1**, le violazioni dei commi 1, 2 e 3 sono punite con la sanzione amministrativa pecuniaria da **170 a 680 euro**, cui consegue la sanzione accessoria del **ripristino dello stato dei luoghi**.

Per la violazione del **comma 4**, relativa ai divieti applicabili all'interno delle curve fuori dalla proprietà stradale, è prevista la più elevata sanzione amministrativa pecuniaria da **400 a 1.600 euro**, cui consegue parimenti il **ripristino dello stato dei luoghi**.

Non è prevista alcuna decurtazione di punti dalla patente.

L'**articolo 39** (*Fasce di rispetto nei centri abitati*), composto da tre commi, disciplina i vincoli da osservare, **nei centri abitati**, a tutela delle strade.

Il **comma 1** stabilisce che chiunque esegua nuove costruzioni, ricostruzioni o ampliamenti debba osservare le **fasce di rispetto**, misurate dal confine stradale, le cui dimensioni non possono essere inferiori a quelle indicate nel Titolo VII in relazione alla tipologia delle strade.

Il **comma 2** vieta, in corrispondenza delle **intersezioni stradali a livelli sfalsati**, la costruzione di manufatti in elevazione all'interno dell'area di intersezione che, a giudizio dell'ente proprietario, ne pregiudichino la funzionalità.

Il medesimo comma stabilisce inoltre che le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne siano quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano.

Il **comma 3** dispone che chiunque realizzi o intervenga su **recinzioni o piantagioni** debba rispettare i **piani urbanistici e di traffico** e non debba ostacolare o ridurre il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione. La relativa valutazione è rimessa all'ente proprietario della strada.

Ai sensi della **Tabella 1**, la violazione delle disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3 è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da **170 a 680 euro**, cui consegue la sanzione accessoria del **ripristino dello stato dei luoghi**.

L'**articolo 40** (*Distanze da determinate costruzioni*), composto da un unico comma, disciplina le **distanze dalla strada** da osservare per determinate **costruzioni** e **attività** potenzialmente **pericolose**.

La disposizione stabilisce, in particolare, che chiunque costruisca o realizzi interventi di ristrutturazione o manutenzione su **tiri a segno, opifici o depositi di materiale esplosivo, gas o liquidi infiammabili, cave coltivate mediante l'uso di esplosivo o stabilimenti che interessino comunque la sicurezza o la salute pubblica o la regolarità della circolazione stradale** debba osservare la distanza dalle strade prevista dalle relative disposizioni di legge.

In mancanza di specifiche disposizioni legislative, la distanza è stabilita dal **Prefetto**, previo parere tecnico degli enti proprietari della strada e dei vigili del fuoco.

Ai sensi della **Tabella 1**, la violazione della disposizione è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da **850 a 3.400 euro**, cui consegue la sanzione accessoria del **ripristino dello stato dei luoghi**.

Non è prevista alcuna decurtazione di punti dalla patente.

L'**articolo 41** (*Occupazione del suolo stradale*), composto da quattro commi, disciplina l'**occupazione della sede stradale**, nonché l'esecuzione di lavori, opere, depositi e cantieri sulle strade e sulle relative pertinenze.

Il **comma 1** vieta ogni tipo di occupazione della sede stradale sulle **autostrade**, sulle **strade extraurbane principali e secondarie** e sulle **strade urbane di scorrimento**, comprese le occupazioni effettuate con veicoli, fiere, mercati, baracche, tende e simili. Sulle **altre strade**, l'occupazione è parimenti vietata, **salvo autorizzazione** rilasciata secondo le disposizioni del Titolo VII.

Il **comma 2** vieta, senza la preventiva **autorizzazione o concessione** della competente autorità, rilasciata secondo le disposizioni del Titolo VII, di effettuare **lavori**, eseguire **opere** o **depositi** e aprire **cantieri stradali**, anche **temporanei**, sulle strade e sulle loro pertinenze, nonché sulle relative fasce di rispetto e sulle aree di visibilità. La validità dell'autorizzazione è subordinata, ove necessario, all'esistenza di un provvedimento di regolamentazione della circolazione adottato ai sensi del Titolo I.

Il **comma 3** dispone che chiunque effettui le occupazioni, i lavori, le opere, i depositi o i cantieri di cui ai commi 1 e 2 **debba tenere** nel luogo dei lavori, dell'occupazione o del deposito il relativo **atto autorizzatorio**, o copia conforme, da esibire su richiesta degli organi di controllo. Il medesimo comma impone altresì il rispetto delle **prescrizioni contenute nell'autorizzazione** rilasciata secondo le disposizioni del Titolo VII.

Il **comma 4** stabilisce che chiunque esegua lavori, opere o cantieri di cui al comma 2, ovvero depositi materiali sulle aree destinate alla circolazione o alla sosta di veicoli e pedoni, debba adottare gli accorgimenti necessari per la **sicurezza e la fluidità della circolazione**, mantenerli in perfetta efficienza e assicurare la visibilità del personale addetto ai lavori.

Quanto alle **sanzioni**, ai sensi della **Tabella 1**:

- la violazione del divieto di occupazione di cui al **comma 1** è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da **170 a 680 euro**, cui consegue la **rimozione delle opere abusive**;
- la violazione del **comma 2**, relativa all'esecuzione di lavori, opere o depositi e all'apertura di cantieri senza la prescritta autorizzazione o concessione, è punita con la sanzione da **850 a 3.400 euro**, cui consegue la **rimozione delle opere abusive**;
- la violazione, prevista dal **comma 3**, dell'obbligo di tenere sul luogo e di esibire, su richiesta, l'atto autorizzatorio o copia conforme è punita con la sanzione da **80 a 320 euro**, cui consegue la **sospensione dell'attività**;
- la violazione, anch'essa prevista dal **comma 3**, dell'obbligo di rispettare le prescrizioni contenute nel titolo autorizzatorio è punita con la sanzione da **850 a 3.400 euro**, cui consegue la **rimozione delle opere abusive**;
- la violazione degli obblighi di sicurezza di cui al **comma 4** è punita con la sanzione da **850 a 3.400 euro**, cui consegue la **rimozione delle opere abusive**.

Non è prevista alcuna decurtazione di punti dalla patente.

L'**articolo 42** (*Accessi, diramazioni, pertinenze e attraversamenti della sede stradale*), composto da tre commi, individua una serie di attività che possono essere svolte soltanto previa **autorizzazione o concessione** rilasciata dall'ente competente.

In particolare, il **comma 1** dispone che, **senza la preventiva autorizzazione o concessione, non è possibile**: stabilire nuovi accessi e nuove diramazioni dalla strada ai fondi o fabbricati laterali, né nuovi innesti di strade soggette a uso pubblico o privato (lettera *a*)); aprire passi carrabili (lettera *b*)); trasformare accessi o diramazioni già esistenti o variarne l'uso (lettera *c*)); effettuare attraversamenti della sede stradale e delle relative pertinenze con corsi d'acqua, condutture idriche, linee elettriche e di telecomunicazione, sia aeree sia in cavo sotterraneo, sottopassi e soprappassi, teleferiche, gasdotti, serbatoi di combustibili

liquidi o altri impianti e opere che possano comunque interessare la proprietà stradale (lettera *d*)); utilizzare la sede stradale e le relative pertinenze per le attività di cui alla lettera *d*) (lettera *e*)); variare l'uso o l'esercizio delle opere o degli impianti di cui alla medesima lettera *d*) (lettera *f*)); installare o mettere in esercizio impianti od opere relativi alle pertinenze stradali (lettera *g*)); collocare cassonetti per la raccolta dei rifiuti solidi urbani di qualsiasi tipo e natura, salvo che la collocazione sia effettuata dall'ente proprietario della strada; in ogni caso, i cassonetti devono essere collocati in modo da non arrecare pericolo o intralcio alla circolazione (lettera *h*)).

Il **comma 2** stabilisce che chi abbia ottenuto l'autorizzazione per accessi o diramazioni debba realizzare e mantenere, ove occorra, le opere sui fossi laterali senza alterarne la sezione né le caratteristiche plano-altimetriche della sede stradale.

Il **comma 3** dispone che chiunque esegua le attività o effettui le opere indicate al comma 1 debba rispettare le **prescrizioni contenute nell'autorizzazione o nella concessione**.

La relazione tecnica evidenzia che l'articolo disciplina, in linea di continuità con la normativa vigente, le autorizzazioni relative ad accessi, diramazioni, pertinenze e attraversamenti della sede stradale. Dalla tabella di raffronto emerge che le disposizioni riuniscono in un'unica sede precetti attualmente contenuti in più disposizioni del codice vigente, tra cui, in particolare, gli articoli 22 e 25.

Quanto alle **sanzioni**, ai sensi della **Tabella 1**:

- per le violazioni del **comma 1, lettere da *a*) a *f*)**, è prevista la sanzione amministrativa pecuniaria da **170 a 680 euro**; alle violazioni delle lettere *a*), *b*) e *c*) consegue il **ripristino dello stato dei luoghi**, mentre per le lettere *d*), *e*) e *f*) è prevista la **rimozione delle opere abusive**;
- per la violazione del **comma 1, lettera *g*)**, è prevista la sanzione da **850 a 3.400 euro**, cui consegue la **rimozione delle opere abusive**;
- per la violazione del **comma 1, lettera *h*)**, è prevista la sanzione da **400 a 1.600 euro**, cui consegue la **sospensione dell'attività**;
- per la violazione degli obblighi di cui al **comma 2**, è prevista la sanzione da **40 a 160 euro**, cui consegue il **ripristino dello stato dei luoghi**;
- per la violazione del **comma 3**, relativa al mancato rispetto delle prescrizioni contenute nell'autorizzazione o nella concessione, è prevista la sanzione da **400 a 1.600 euro**, cui conseguono la **sospensione dell'attività** e il **ripristino dello stato dei luoghi**.

Non è prevista alcuna decurtazione di punti dalla patente.

L'**articolo 43** (*Pubblicità*), composto da nove commi, disciplina le **forme di pubblicità** lungo le strade, in vista di esse e sui veicoli, individuando **divieti** e **condizioni** diretti, in particolare, a **evitare interferenze con la**

segnaletica e **situazioni di pericolo o distrazione** per gli utenti della strada.

Il **comma 1** vieta, **lungo le strade o in vista di esse**, di collocare o posare:

- insegne, cartelli, manifesti, impianti di pubblicità o propaganda, segni orizzontali reclamistici e sorgenti luminose visibili dai veicoli transitanti che, per dimensioni, forma, colori, disegno o ubicazione, possano ingenerare confusione con la segnaletica stradale, renderne difficile la comprensione o ridurne la visibilità o l'efficacia, ovvero arrecare disturbo visivo agli utenti della strada o distrarne l'attenzione, con conseguente pericolo per la sicurezza della circolazione; tali impianti non devono, in ogni caso, costituire ostacolo o impedimento alla circolazione delle persone invalide (lettera *a*));
- cartelli o altri mezzi pubblicitari rifrangenti, nonché sorgenti o pubblicità luminose che possano produrre abbagliamento (lettera *b*));
- sulle isole di traffico delle intersezioni canalizzate, qualunque installazione diversa dalla prescritta segnaletica (lettera *c*));
- qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi sessisti o violenti, stereotipi di genere offensivi, messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell'appartenenza etnica oppure discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale, all'identità di genere o alle abilità fisiche e psichiche (lettera *d*));
- qualsiasi forma di pubblicità in abbinamento con i segnali stradali, fatta salva la pubblicità di servizi essenziali per la circolazione stradale autorizzata dall'ente proprietario della strada, nei casi previsti dal codice (lettera *e*)).

Si valuti l'opportunità di chiarire la portata della previsione di cui alla lettera d), con particolare riferimento alla locuzione «stereotipi di genere offensivi», al fine di precisare i criteri in base ai quali distinguere le fattispecie vietate e di coordinarla con il distinto divieto relativo ai «messaggi sessisti».

Il **comma 2** vieta qualsiasi forma di pubblicità lungo e in vista degli **itinerari internazionali, delle autostrade e delle strade extraurbane principali e dei relativi accessi**, fatta salva quella effettuata nelle aree di servizio e di parcheggio e quella diretta alla valorizzazione e promozione del territorio, nei limiti e alle condizioni stabiliti con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 3** vieta sempre, sotto qualsiasi forma, la pubblicità relativa ai veicoli che abbia contenuto, significato o fine in contrasto con le norme di comportamento previste dal codice.

Il **comma 4** vieta **sui veicoli** l'apposizione di scritte o insegne pubblicitarie luminose (lettera *a*)), consentendo quelle rifrangenti nei limiti e alle condizioni stabiliti ai sensi dell'articolo 264, comma 2, purché sia escluso ogni rischio di abbagliamento o di distrazione per i conducenti degli altri veicoli. È inoltre vietata sui veicoli ogni forma di pubblicità avente i contenuti indicati dal comma 1, lettera *d*) (lettera *b*)).

Il **comma 5**, fuori dai casi disciplinati dai commi da 1 a 4 e ferma restando la disciplina del canone di cui alla legge n. 160 del 2019, vieta di collocare, senza l'autorizzazione prevista dal Titolo VII, cartelli e altri mezzi pubblicitari lungo le strade, **anche su suolo privato**, o in vista di esse e sui marciapiedi. La pubblicità sui marciapiedi, ove autorizzata, deve comunque garantire una zona adeguata alla circolazione dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria.

Il **comma 6** subordina ad autorizzazione, rilasciata secondo le disposizioni del Titolo VII, la **pubblicità fonica su strada** (lettera *a*)) e quella effettuata con **auto pubblicitarie e per mostre pubblicitarie su strada** (lettera *b*)).

Il **comma 7** dispone che il titolare delle autorizzazioni di cui ai commi 5 e 6 debba rispettare le prescrizioni indicate nelle medesime autorizzazioni.

Il **comma 8** pone **in capo al soggetto pubblicizzato**, o nel cui interesse è effettuata la pubblicità, l'**obbligo di verificare** che essa sia collocata in conformità alle disposizioni dell'articolo e ne prevede la responsabilità solidale qualora la pubblicità sia collocata senza autorizzazione o in violazione delle norme del codice.

Il **comma 9** consente, alle condizioni fissate dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 (v. *infra*), l'apposizione di pubblicità non luminosa, anche per conto di terzi e a titolo oneroso o gratuito, sui **veicoli intestati** o comunque detenuti a qualsiasi titolo da **amministrazioni pubbliche** o **enti del Terzo settore**, adibiti al trasporto di persone, beni o cose per il perseguimento di finalità civiche, solidaristiche o di utilità sociale, in funzione dello svolgimento di una o più attività di interesse generale di cui all'articolo 5 del decreto legislativo n. 117 del 2017.

La relazione tecnica evidenzia che l'articolo, in linea con l'articolo 23 del codice della strada vigente, disciplina la pubblicità lungo le strade, sui veicoli e nelle pertinenze stradali. Dalla tabella di raffronto emergono, peraltro, alcune previsioni di nuova introduzione o di riformulazione della disciplina vigente, tra cui quella relativa alla pubblicità effettuata con auto pubblicitarie e per mostre pubblicitarie su strada e il nuovo regime di responsabilità del soggetto pubblicizzato.

Quanto alle **sanzioni**, ai sensi della **Tabella 1**:

- per le violazioni dei **commi 1, 3, 4, 5 e 6** è prevista la sanzione amministrativa pecuniaria da **400 a 1.600 euro**, cui consegue la **rimozione delle opere abusive**;
- per la violazione del **comma 2** è prevista la sanzione da **4.800 a 19.200 euro**, cui consegue la **rimozione delle opere abusive**;
- per la violazione del **comma 7**, relativa al mancato rispetto delle prescrizioni contenute nell'autorizzazione, è prevista la sanzione da **1.400 a 5.600 euro**, cui consegue la **rimozione delle opere abusive**;
- per la violazione dell'obbligo di verifica posto dal **comma 8** a carico del soggetto pubblicizzato o nel cui interesse è effettuata la pubblicità è prevista la sanzione da **1.400 a 5.600 euro**, senza sanzioni accessorie.

Non è prevista alcuna decurtazione di punti dalla patente.

Sotto il profilo sanzionatorio, la disciplina presenta alcune differenze rispetto a quella vigente. In particolare, l'articolo 23, comma 12, del codice vigente punisce la violazione delle prescrizioni contenute nell'autorizzazione con la sanzione amministrativa pecuniaria da **1.417 a 14.168 euro**, prevedendo altresì la responsabilità solidale del soggetto pubblicizzato. Lo schema, per la corrispondente violazione del **comma 7**, ridetermina la sanzione nella misura da **1.400 a 5.600 euro** e vi associa la **rimozione delle opere abusive**.
Il **comma 8** modifica inoltre il regime di responsabilità del soggetto pubblicizzato o nel cui interesse è effettuata la pubblicità, ponendo direttamente a suo carico uno specifico **obbligo di verifica della conformità della pubblicità** alle disposizioni del codice. La violazione di tale obbligo costituisce un'autonoma fattispecie sanzionata con il pagamento di una somma da **1.400 a 5.600 euro**.

L'**articolo 44** (*Obblighi dei proprietari confinanti e condotta delle acque*), composto da cinque commi, disciplina gli **obblighi gravanti sui proprietari confinanti** e sui soggetti titolari di diritti relativi alle acque e ai canali posti in prossimità della sede stradale.

Il **comma 1** individua gli **obblighi dei proprietari confinanti**.

In particolare, essi sono tenuti a: mantenere le siepi in modo da non restringere o danneggiare la strada o l'autostrada (lettera *a*)); tagliare i rami delle piante che si protendono oltre il confine stradale e che nascondono la segnaletica o ne compromettono comunque la leggibilità dalla distanza e dall'angolazione

necessarie (lettera *b*)); rimuovere, nel più breve tempo possibile, alberi o ramaglie che, per effetto di intemperie o per qualsiasi altra causa, cadano sul piano stradale (lettera *c*)); conservare i fabbricati e i muri fronteggianti le strade in modo da non compromettere l'incolumità pubblica e da non arrecare danno alle strade e alle relative pertinenze (lettera *d*)); mantenere le ripe dei fondi laterali alle strade, sia a valle sia a monte, in condizioni tali da impedire franamenti o cedimenti del corpo stradale e prevenire la caduta di massi o altro materiale sulla strada (lettera *e*)); realizzare, ove occorrano, le necessarie opere di mantenimento ed evitare interventi che possano determinare gli eventi di cui alla lettera *e*) (lettera *f*)).

Il **comma 2** dispone che coloro che hanno diritto di **condurre acque nei fossi delle strade** provvedano alla conservazione del fosso e, in difetto, corrispondano all'ente proprietario della strada le spese necessarie per la manutenzione e per la riparazione degli eventuali danni non causati da terzi.

Il **comma 3** stabilisce che coloro che hanno diritto di **attraversare le strade con corsi o condotte d'acqua** debbano costruire e mantenere i ponti e le opere necessari per il passaggio e la condotta delle acque (lettera *a*)) nonché le opere d'arte necessarie per l'esercizio della concessione e per evitare danni alla strada (lettera *b*)).

Il **comma 4** impone agli aventi diritto sui **terreni laterali alla strada** di effettuare l'irrigazione in modo che le acque non cadano sulla sede stradale né la intersechino, insieme alle relative pertinenze, al fine di evitare danni al corpo stradale o pericoli per la circolazione.

Il **comma 5** individua, infine, gli obblighi dei proprietari e degli utenti di **canali artificiali** posti in prossimità del confine stradale.

Essi, in particolare, devono: adottare le misure tecniche necessarie a impedire l'afflusso delle acque sulla sede stradale e i conseguenti danni (lettera *a*)); sostenere gli oneri di manutenzione e rifacimento dei manufatti stradali esistenti sopra i canali (lettera *b*)); in caso di ricostruzione, sostituire i manufatti in legname con strutture murarie, in cemento armato, in ferro o miste, secondo le indicazioni dell'ente proprietario della strada, fatta salva l'eccezione prevista per le opere ricadenti in località soggette a servitù militari (lettera *c*)); provvedere alla manutenzione dei manufatti ricostruiti (lettera *d*)).

Quanto alle sanzioni, ai sensi della **Tabella 1**, per la generalità delle violazioni dell'articolo è prevista la sanzione amministrativa pecuniaria da **170 a 680 euro**. Fa eccezione la violazione del **comma 1, lettera *d*)**, per la quale è prevista la sanzione da **400 a 1.600 euro**.

Quanto alle sanzioni accessorie, per le violazioni del comma 1, lettere *a*), *b*), *d*), *e*) e *f*), nonché dei commi 2 e 3 e del comma 5, è previsto il **ripristino dello stato dei luoghi**; per la violazione del comma 1, lettera *c*), è prevista la **rimozione delle cose**; per la violazione del comma 4 è prevista la **sospensione dell'attività**.

Non è prevista alcuna decurtazione di punti dalla patente.

L'**articolo 45** (*Obblighi connessi alla segnaletica*), composto da un unico comma, disciplina gli **obblighi di conformità della segnaletica stradale** collocata da **soggetti diversi dagli enti proprietari** o gestori della strada.

In particolare, fermo restando quanto previsto dal **Capo VI del Titolo VII** per gli enti proprietari o gestori della strada (v. *infra*), la disposizione stabilisce che la segnaletica stradale debba essere **conforme alle disposizioni del Titolo VII** quando sia collocata: dai soggetti privati proprietari di strade o aree aperte a uso pubblico (lettera *a*)); dagli esercenti attività autorizzate dagli enti proprietari o gestori della strada (lettera *b*)); da coloro che siano autorizzati dai medesimi enti alla collocazione della segnaletica di indicazione (lettera *c*)).

Dalla tabella di raffronto emerge che la disposizione riordina in una formulazione unitaria obblighi attualmente riconducibili, in particolare, ai commi 7, 10 e 13 dell'articolo 38 del codice vigente.

Quanto alle sanzioni, ai sensi della **Tabella 1**, la violazione degli obblighi di conformità previsti dall'articolo è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da **400 a 1.600 euro**, cui consegue la sanzione accessoria del **ripristino dello stato dei luoghi**.
Non è prevista alcuna decurtazione di punti dalla patente.

L'**articolo 46** (*Sosta o occupazione della sede stradale con veicoli che si considerano abbandonati*), composto da otto commi, disciplina i presupposti in presenza dei quali i veicoli in sosta o che occupano la strada, rinvenuti dagli organi di polizia stradale, sono considerati **in stato di abbandono**, nonché le relative procedure di rimozione, custodia, rottamazione, vendita o assegnazione.

Il **comma 1** stabilisce che i veicoli in sosta ovvero che occupano la strada, rinvenuti dagli organi di polizia stradale, **si considerano in stato di abbandono in presenza dei requisiti e dei presupposti** previsti dal **regolamento** adottato in attuazione dell'articolo 231, comma 3, del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Al riguardo, si ricorda che la disciplina dei veicoli rinvenuti da organi pubblici o non reclamati dai proprietari è attualmente contenuta anche nel **decreto del Ministro dell'interno 22 ottobre 1999, n. 460**, recante il regolamento relativo ai casi e alle procedure di conferimento ai centri di raccolta dei veicoli a motore o

rimorchi rinvenuti da organi pubblici o non reclamati dai proprietari e di quelli acquisiti ai sensi degli articoli 927-929 e 923 del codice civile.

Il **comma 2 equipara** a quelli di cui al **comma 1** una serie di **veicoli**.
Nel dettaglio:

- nei casi di cui all'articolo 131, comma 1, lettere *a*) e *b*), i veicoli per i quali, decorsi sei mesi dalla data di definizione del verbale di accertamento della violazione che prevede la sanzione accessoria dell'immobilizzazione o del divieto di marcia a tempo indeterminato, l'interessato non abbia adempiuto alla prescrizione imposta ovvero regolarizzato la condizione del veicolo (lettera *a*));
- i veicoli per i quali ricorra, alternativamente, una delle seguenti condizioni (lettera *b*)): siano rimasti nello stesso luogo per più di sessanta giorni e la revisione risulti scaduta da oltre centoventi giorni o risultino privi di assicurazione, quando richiesta per la circolazione (numero 1)); siano stati oggetto di blocco ai sensi dell'articolo 132 e non siano stati reclamati dai proprietari entro novanta giorni dall'adozione della misura (numero 2)); fuori dal caso precedente, permangano in sosta per oltre sessanta giorni su un'area a uso pubblico soggetta a divieto ai sensi dell'articolo 57 (numero 3)); siano stati sottoposti a sequestro e successivo dissequestro ai sensi dell'articolo 133 e non siano stati reclamati dai proprietari entro novanta giorni dal dissequestro (numero 4)); siano rimasti per sessanta giorni continuativi in aree pubbliche destinate al parcheggio a pagamento senza che siano state corrisposte le somme dovute secondo le tariffe previste (numero 5));
- i veicoli intestati a persona deceduta da più di centoventi giorni, per i quali non sia intervenuta l'intestazione temporanea di cui all'articolo 238, qualora siano privi di assicurazione nei casi in cui essa sia richiesta per la circolazione (lettera *c*));
- i veicoli oggetto di dissequestro per morte dell'obbligato che non siano stati ritirati dagli aventi titolo entro centottanta giorni dal dissequestro (lettera *d*)).

Il **comma 3** precisa che, ai fini delle fattispecie di cui al comma 2, lettera *b*), numero 1), e lettera *c*), non rilevano, ai fini della mancanza del requisito assicurativo, i casi di deroga o sospensione dell'assicurazione previsti dall'articolo 122-*bis* del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005. Lo stesso comma precisa che la revisione si considera scaduta quando, entro il termine previsto, non sia stata effettuata con esito favorevole la visita di revisione ai sensi degli articoli 235 e 236.

Il **comma 4** disciplina il **procedimento applicabile** nei casi previsti dai commi 1 e 2. Gli organi di polizia stradale rilevano le eventuali violazioni delle norme di comportamento del codice e attestano, in un separato verbale di accertamento, lo stato d'uso e di conservazione del veicolo e le eventuali

parti mancanti. Qualora non risulti pendente una denuncia di furto o di appropriazione indebita, gli organi di polizia notificano al proprietario identificabile un avviso di rinvenimento e l'invito all'immediato ritiro e dispongono il conferimento provvisorio del veicolo a un centro di raccolta di cui all'articolo 231 del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Il **comma 5** stabilisce che, **trascorsi sessanta giorni** dalla notificazione dell'avviso ovvero dal rinvenimento del veicolo, qualora non sia possibile identificare il proprietario o il veicolo non sia stato reclamato dagli aventi diritto, esso sia **rottamato dal centro di raccolta**, su disposizione dell'organo di polizia stradale che lo ha rinvenuto, secondo la disciplina di cui al decreto legislativo n. 209 del 2003 o al decreto legislativo n. 152 del 2006, con rivalsa delle spese sostenute per la rimozione, la custodia e la rottamazione.

Il medesimo comma consente comunque la rottamazione, con spese a carico dell'ente proprietario o del concessionario stradale e diritto di rivalsa, quando la notificazione non possa perfezionarsi presso il domicilio digitale, per irreperibilità del proprietario presso la residenza risultante dalla carta di circolazione ovvero per mancata trascrizione della nuova proprietà a seguito del decesso del proprietario.

Il **comma 6** prevede che i veicoli immatricolati o immessi in circolazione per la prima volta da meno di dieci anni e in buono stato d'uso possano essere **acquisiti per occupazione** ai sensi degli articoli 927, 928, 929 e 923 del codice civile, nel rispetto delle disposizioni del comma 5, qualora siano rinvenuti privi della targa di immatricolazione e del contrassegno di identificazione (lettera *a*)) ovvero si trovino in una delle condizioni di cui al comma 2 e non siano reclamati dai proprietari (lettera *b*)).

Il **comma 7** dispone che, nei casi di cui al comma 6, l'organo di polizia proceda al recupero del veicolo, alla notificazione dell'avviso di rinvenimento secondo le modalità di cui al comma 4 e al conferimento provvisorio presso un deposito autorizzato dal Prefetto ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 571 del 1982, con oneri a carico dell'ente proprietario o del concessionario della strada. In deroga all'articolo 929 del codice civile, trascorsi novanta giorni senza richiesta di restituzione da parte del proprietario e senza corresponsione delle spese, l'organo di polizia dispone la rottamazione del veicolo ovvero, tenuto conto delle sue condizioni d'uso, la vendita o l'assegnazione per finalità sociali o assistenziali.

Il **comma 8** stabilisce che, nei casi disciplinati dall'articolo, qualora il veicolo sia rottamato ai sensi del **decreto del Presidente della Repubblica**

23 settembre 2022, n. 177, la cancellazione dal Pubblico registro automobilistico avvenga senza oneri per il centro di raccolta.

Il citato D.P.R. n. 177 del 2022 reca il *Regolamento recante disciplina del registro unico telematico e disposizioni di semplificazione in materia di cessazione dalla circolazione dei veicoli fuori uso* ed è in vigore dal 6 dicembre 2022.

Dalla tabella di raffronto emerge che l'articolo introduce una disciplina più articolata e sistematica dei veicoli considerati abbandonati. In particolare, alcune disposizioni, espressamente indicate come di nuova introduzione, tipizzano ulteriori fattispecie di abbandono e definiscono in modo puntuale le relative procedure di accertamento, notificazione, custodia, rottamazione, vendita o assegnazione del veicolo. Tali previsioni, pur costituendo nuove disposizioni del codice, riprendono in parte criteri e meccanismi già presenti nella disciplina vigente, in particolare nel decreto del Ministro dell'interno n. 460 del 1999.

Si ricorda, infine, che l'**articolo 159, comma 5, del codice della strada vigente** consente agli organi di polizia di procedere alla rimozione dei veicoli in sosta quando, per il loro stato o per altro fondato motivo, possa ritenersi che siano stati abbandonati. La disciplina specificamente riferita alle autostrade e alle strade extraurbane principali è contenuta anche nell'articolo 175 del codice vigente.

CAPO II – NORME DI CIRCOLAZIONE PER TUTTI GLI UTENTI

Articoli 47-60
(Norme di circolazione per tutti gli utenti)

Gli **articoli da 47 a 60** (Capo II del Titolo II) recano le **regole generali di circolazione e di comportamento valide per tutti gli utenti della strada**, disciplinando, tra l'altro, gli obblighi di prudenza, i divieti di circolazione, il rispetto della segnaletica, la velocità, l'uso delle corsie, le precedenze, le manovre, il sorpasso, la distanza di sicurezza, la fermata e la sosta, nonché le modalità di sistemazione del carico e di trasporto di persone, animali e oggetti. Le disposizioni si pongono, nel complesso, in linea di continuità con la disciplina vigente.

Il **Capo II** (**articoli da 47 a 60**) del Titolo II disciplina le **norme di circolazione** valide per tutti gli **utenti della strada**.

La relazione tecnica evidenzia che il Capo, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, reca le regole generali di comportamento degli utenti della strada, con particolare riferimento alla prudenza, ai divieti di circolazione, alla segnaletica, alla velocità, all'uso delle corsie, alle precedenze, alle manovre, ai dispositivi di sicurezza e alle categorie vulnerabili. Le disposizioni hanno natura prevalentemente precettiva e comportamentale.

Sotto il profilo sistematico, il Capo raccoglie e riordina materie che, nel **codice della strada vigente**, trovano principalmente collocazione nel **Titolo V**, dedicato alle norme di comportamento, pur con una diversa articolazione e con la redistribuzione di alcune discipline in altri Capi del nuovo Titolo II.

Quanto ai principi e criteri direttivi di cui all'**articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177**, ai fini delle disposizioni del presente Capo rilevano, in particolare, quelli dettati dal **comma 3, lettera *a*)**, relativa alla riorganizzazione, al coordinamento e all'armonizzazione delle disposizioni del codice, **lettera *e*)**, relativa alla revisione delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, e **lettera *f*)**, numeri **1)**, **2)** e **3)**, concernenti la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità delle condotte, il loro aggravamento per i comportamenti lesivi dell'utenza vulnerabile e la loro commisurazione anche al tipo di veicolo.

Vengono inoltre in rilievo la **lettera *l*)**, relativa alla tutela dell'utenza vulnerabile, la **lettera *s*)**, relativa alla circolazione autostradale nel periodo invernale, la **lettera *u*)**, relativa alle strutture amovibili per il trasporto di bagagli,

biciclette e sci, e la **lettera *z*)**, relativa alla fluidità della circolazione, anche mediante la revisione della disciplina dei limiti di velocità.

L'**articolo 47** (*Obbligo di prudenza nel controllo del veicolo*) stabilisce il **principio generale di prudenza** nel controllo del veicolo.

In particolare, fermo restando il rispetto degli obblighi, dei divieti e dei limiti specificamente disciplinati dal Titolo II, i conducenti devono mantenere il **costante controllo del veicolo**, adattando la conduzione alle condizioni del traffico, della visibilità o ad altre circostanze idonee a incidere sulla capacità di arresto davanti agli ostacoli prevedibili o sull'esecuzione delle manovre necessarie a prevenire i sinistri e le ulteriori cause di alterazione della circolazione.

Quanto alle sanzioni, per la violazione dell'obbligo di cui all'articolo 47, la **Tabella 1** prevede la sanzione amministrativa pecuniaria da **40 a 160 euro**.

Non sono previste sanzioni amministrative accessorie né decurtazioni di punti dalla patente.

L'**articolo 48** (*Dei divieti di circolazione*) riunisce in un'unica disposizione diverse ipotesi di **divieto o limitazione della circolazione**.

Il **comma 1** stabilisce, al di fuori dei casi disciplinati dal comma 2, che la circolazione è soggetta al rispetto dei **divieti imposti dagli enti proprietari o gestori delle strade**, in conformità alle disposizioni del Titolo I, Capo III, per esigenze legate alla circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade. I divieti sono comunicati mediante **segnaletica stradale** ovvero, in caso di urgenza, con qualsiasi altro strumento.

Il **comma 2** individua i casi nei quali **la circolazione è sempre vietata**.

In particolare, il divieto opera:

- sulle strade extraurbane o su tratti di esse quando sia disposto dal Prefetto per motivi di ordine o sicurezza pubblica, per esigenze di carattere militare ovvero di tutela della salute (lettera *a*));
- sulle strade extraurbane, nei giorni in cui vige il divieto di circolazione, limitatamente ai veicoli interessati (lettera *b*));
- sulle strade urbane o su tratti di esse quando il divieto sia disposto dal sindaco per i motivi indicati alla lettera *a*) (lettera *c*));
- sulle strade soggette a limitazioni delle emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria (lettera *d*));
- sulle strade urbane per i veicoli appartenenti, quanto alle emissioni inquinanti, a categorie inferiori a quelle consentite (lettera *e*));

- nelle corsie o nelle strade riservate ai mezzi pubblici di trasporto, nelle ZTL, nelle aree pedonali urbane, nelle zone scolastiche urbane e nelle zone ciclabili, salvo i veicoli autorizzati (lettera *f*));
- nelle ZTL soggette a tariffazione, quando non sia stata corrisposta la relativa tariffa (lettera *g*));
- sulle strade o sui tratti di strada in cui vige la prescrizione di cui all'articolo 23, comma 3, lettera *e*), senza l'utilizzo dei mezzi ivi previsti (lettera *h*));
- sulle strade o sui tratti di strada in cui vige la prescrizione di cui all'articolo 23, comma 3, lettera *f*), senza l'utilizzo degli pneumatici invernali ivi previsti (lettera *i*));
- sulle strade adiacenti a siti di rilevanza culturale, paesaggistica o naturalistica tutelati dall'UNESCO, quando il divieto sia imposto per straordinarie e motivate esigenze di tutela (lettera *l*));
- sulle strade interessate da competizioni sportive, in presenza di provvedimenti di chiusura della strada o di sospensione temporanea della circolazione (lettera *m*));
- sulle piste ciclabili, per i veicoli non ammessi alla circolazione sulle stesse (lettera *n*));
- sulle piccole isole, per i veicoli e nei periodi interessati da provvedimenti regionali di limitazione della circolazione, salvo autorizzazione (lettera *o*)).

Il **comma 3** vieta la circolazione sulle **autostrade** e sulle **strade extraurbane principali** a determinate categorie di **veicoli**.

Il divieto riguarda: biciclette, monopattini elettrici, cicli a propulsione e ciclomotori (lettera *a*)); motocicli al di sotto dei limiti di cilindrata o potenza indicati dalla disposizione (lettere *b*) e *c*)); determinati tricicli e motocarrozzette (lettera *d*)); altri motoveicoli entro i limiti di massa indicati (lettera *e*)); veicoli non muniti di pneumatici (lettera *f*)); veicoli agricoli e forestali, macchine operatrici e macchine mobili non stradali (lettera *g*)); veicoli con oggetti non solidamente assicurati o sporgenti oltre i limiti consentiti (lettera *h*)); veicoli non a tenuta stagna e con carico scoperto che trasportino materie suscettibili di dispersione (lettera *i*)); veicoli le cui condizioni d'uso, di equipaggiamento o di gommatura possano costituire pericolo per la circolazione (lettera *l*)); veicoli con carico non opportunamente sistemato e fissato (lettera *m*)); autovetture non in grado di sviluppare, per costruzione, una velocità in piano di almeno 80 km/h (lettera *n*)).

Il **comma 4** esclude dall'applicazione dei divieti di cui al comma 3 i veicoli degli enti proprietari o gestori delle strade e quelli da essi autorizzati.

Il **comma 5** pone a carico solidale del **conducente e** del **proprietario** del veicolo l'**obbligo di pagamento del pedaggio**, ove previsto, e individua le **categorie di veicoli** comunque **esentate**.

Si tratta, in particolare, dei veicoli della Polizia di Stato e dell'ANAS S.p.A. muniti dei prescritti segni distintivi; dei veicoli dell'Arma dei Carabinieri; dei veicoli della Croce Rossa Italiana e di quelli appartenenti a organizzazioni di volontariato e organismi similari senza scopo di lucro adibiti al soccorso; dei veicoli dei Vigili del fuoco; dei veicoli della Guardia di finanza e della Polizia penitenziaria; dei veicoli delle Forze armate; dei veicoli impiegati, alle condizioni previste dalla disposizione, per il trasporto di beni di prima necessità in occasione di calamità naturali o eventi bellici; nonché dei veicoli dei funzionari del Ministero dell'interno, dell'ANAS S.p.A. e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti autorizzati al servizio di polizia stradale.

Dalla tabella di raffronto emerge che l'articolo riunisce e riorganizza in un'unica sede disposizioni attualmente contenute in più articoli del codice vigente, tra cui gli articoli 6, 7, 8, 175 e 176.

Quanto alle sanzioni, ai sensi dell'articolo 121 e della **Tabella 1**:

- per la violazione dei divieti di cui al **comma 1** è prevista la sanzione da **40 a 160 euro** nei centri abitati, da **80 a 320 euro** fuori dai centri abitati e da **170 a 680 euro** su ponti, viadotti e gallerie;
- per le violazioni del **comma 2, lettere *a*) e *b*)**, è prevista la sanzione da **170 a 680 euro**; se la violazione è commessa dal conducente di un veicolo adibito al trasporto di cose, la sanzione è da **400 a 1.600 euro** e consegue il **divieto di guida per trenta giorni**;
- per la violazione della **lettera *c*)** è prevista la sanzione da **40 a 160 euro**; per le lettere *d*), *f*), *g*), *h*) e *l*) da **80 a 320 euro**; per la lettera *e*) da **170 a 680 euro**;
- per la violazione della **lettera *i*)** è prevista la sanzione da **80 a 320 euro**, cui consegue il **divieto di marcia a tempo indeterminato**;
- per la violazione della **lettera *m*)** è prevista la sanzione da **170 a 680 euro**; se commessa dal conducente di un veicolo adibito al trasporto di cose, la sanzione è da **400 a 1.600 euro**, con **divieto di guida per trenta giorni**;
- per la violazione della **lettera *n*)** è prevista la sanzione da **500 a 2.000 euro**, con **divieto di marcia a tempo indeterminato**;
- per la violazione della **lettera *o*)** è prevista la sanzione da **400 a 1.600 euro**;
- per le violazioni del **comma 3**, in via generale, è prevista la sanzione da **40 a 160 euro**, con **divieto di marcia a tempo indeterminato**; per le lettere da *b*) a *g*) e da *l*) a *n*) è inoltre prevista la decurtazione di **2 punti** dalla patente, mentre per le lettere *h*) e *i*) la sanzione è da **500 a 2.000 euro**, con divieto di marcia a tempo indeterminato e decurtazione di **4 punti**;
- per il mancato pagamento del pedaggio di cui al **comma 5** è prevista la sanzione da **80 a 320 euro**; se il pedaggio è eluso accodandosi al veicolo

che precede o con modalità tali da costituire pericolo per la circolazione, la sanzione è da **500 a 2.000 euro**.

Si segnala un possibile profilo di coordinamento tra il testo dell'**articolo 48, comma 2, lettera *i*)**, e la relativa descrizione contenuta nella **Tabella 1**. La disposizione vieta infatti la circolazione sulle strade o sui tratti di strada nei quali, **in previsione di manifestazioni atmosferiche nevose di rilevante intensità, sia prescritto l'utilizzo esclusivo di pneumatici invernali**, qualora non sia possibile garantire adeguate condizioni di sicurezza mediante soluzioni alternative (articolo 23, comma 3, lettera *f*)), senza l'utilizzo degli **pneumatici invernali** ivi previsti, mentre la Tabella 1 riferisce la corrispondente violazione all'obbligo di tenere a bordo **mezzi antisdrucciolevoli**.

Si valuti pertanto l'opportunità di coordinare la descrizione della fattispecie contenuta nella Tabella 1 con il precetto recato dall'articolo 48, comma 2, lettera i).

L'**articolo 49** (*Dei comportamenti in presenza dei segnali stradali e di provvedimenti urgenti del Sindaco o del Prefetto*) disciplina i **comportamenti** che gli utenti della strada devono osservare in presenza della **segnaletica**, delle **segnalazioni degli agenti del traffico** e di determinati **provvedimenti** adottati dal **Prefetto** o dal **Sindaco**.

Il **comma 1** stabilisce che l'utente è tenuto a rispettare quanto reso noto mediante la **segnaletica stradale**, sia quando questa dà attuazione a obblighi, limitazioni o divieti previsti dal codice, sia quando l'obbligo, la limitazione o il divieto non siano direttamente predeterminati dal codice, ma siano comunicati **mediante la segnaletica stessa**.

I **commi da 2 a 7** disciplinano i comportamenti da osservare in presenza di **segnali semaforici** o delle **segnalazioni degli agenti del traffico**.

In particolare, è vietato al conducente proseguire la marcia quando le relative segnalazioni lo vietano (**comma 2**); analogo divieto di attraversamento opera per i pedoni e, in assenza di lanterne semaforiche dedicate, per i conducenti di biciclette, monopattini elettrici e cicli a propulsione (**comma 3**). Il **comma 4** disciplina il comportamento in presenza della luce rossa, vietando di superare la striscia di arresto o, in sua assenza, di impegnare l'area di intersezione o l'attraversamento pedonale; il **comma 5** regola il comportamento durante l'accensione della luce gialla. Il **comma 6** disciplina le lanterne semaforiche con luce rossa a forma di X, mentre il **comma 7** impone, in caso di semaforo spento o recante indicazioni anomale, di procedere a velocità particolarmente ridotta e di osservare le eventuali segnalazioni ripetute da altre lanterne funzionanti.

Il **comma 8** dispone che i soggetti diversi dagli enti proprietari o gestori della strada collochino la segnaletica secondo le disposizioni del Titolo VII.

Il **comma 9**, fuori dai casi di divieto di circolazione di cui all'articolo 48, impone il rispetto degli obblighi e delle limitazioni stabiliti dai **provvedimenti adottati dal Prefetto o dal Sindaco** ai sensi dell'articolo 20, comma 1, per motivi di sicurezza pubblica, per situazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, per esigenze di tutela della salute o di carattere militare.

Il **comma 10** stabilisce l'**ordine di prevalenza** tra le diverse forme di segnalazione: le prescrizioni dei segnali semaforici, ad eccezione del segnale lampeggiante giallo di pericolo, prevalgono su quelle dei segnali verticali e orizzontali; i segnali verticali prevalgono su quelli orizzontali; in ogni caso prevalgono le segnalazioni degli agenti del traffico.

Il **comma 11** estende l'applicazione delle disposizioni dell'articolo ai veicoli su rotaia quando circolano in sede promiscua.

Rispetto alla disciplina vigente, l'articolo riunisce e coordina disposizioni attualmente contenute, tra l'altro, negli **articoli 38, 41 e 146** del codice della strada. La disciplina relativa ai comportamenti imposti dalla segnaletica e dagli agenti del traffico è riconducibile in particolare all'articolo 146, mentre le disposizioni sulle lanterne semaforiche e sulla prevalenza tra i diversi tipi di segnalazione riprendono, rispettivamente, gli articoli 41 e 38 del codice vigente.

Quanto alle sanzioni, la **Tabella 1** prevede:

- per la violazione del **comma 1, lettera *b*)**, la sanzione da **40 a 160 euro** nei centri abitati e da **80 a 320 euro** fuori dai centri abitati;
- per la violazione del **comma 2**, relativa al divieto di proseguire la marcia quando il semaforo o l'agente del traffico lo vietano, la sanzione da **170 a 680 euro**, con **decurtazione di 6 punti** dalla patente e **divieto di guida per trenta giorni in caso di recidiva nel biennio**;
- per le violazioni dei **commi 3, 4 e 5**, nonché del **comma 7, primo periodo**, la sanzione da **40 a 160 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti;
- per la violazione del **comma 6**, relativa alla lanterna semaforica con luce rossa a forma di X, la sanzione da **170 a 680 euro**, con **decurtazione di 6 punti** e **divieto di guida per trenta giorni in caso di recidiva nel biennio**;
- per la violazione del **comma 8**, la sanzione da **400 a 1.600 euro**, con la sanzione accessoria della **rimozione delle opere abusive**;
- per la violazione del **comma 9**, quando riguardi obblighi o limitazioni diversi dalla sosta o dalla fermata, la sanzione da **170 a 680 euro**; quando

la violazione riguardi divieti di sosta o di fermata, la sanzione è da **40 a 160 euro**, con **rimozione forzata del veicolo**.

L'**articolo 50** (*Regolazione della velocità e limiti di velocità*) disciplina le **regole relative alla velocità** dei veicoli e i **relativi limiti**.

Il **comma 1** impone ai conducenti di regolare la velocità in modo da evitare qualsiasi pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose e ogni ulteriore situazione di disordine o intralcio, tenuto conto delle caratteristiche, dello stato e del carico del veicolo, delle caratteristiche e delle condizioni della strada e del traffico e di ogni altra circostanza rilevante per la circolazione.

Il **comma 2** individua le circostanze nelle quali il conducente deve **moderare o ridurre significativamente la velocità**.

In particolare, **la velocità deve essere moderata** nei tratti a visibilità limitata, nelle curve, in prossimità delle intersezioni e delle scuole o di altri luoghi frequentati da bambini, nelle forti discese, nei passaggi stretti o ingombrati, nelle ore notturne, nei casi di insufficiente visibilità e nell'attraversamento degli abitati, nonché in presenza di lanterne semaforiche con luce gialla lampeggiante.

Il conducente deve invece **ridurre significativamente la velocità** e, all'occorrenza, **fermarsi** quando l'incrocio con altri veicoli risulti pericoloso o non agevole, all'approssimarsi di un passaggio a livello, in prossimità degli attraversamenti pedonali o ciclabili e in presenza di pedoni o ciclisti incerti, in presenza di animali che manifestino spavento, in caso di semaforo spento o recante indicazioni anomale e nei casi di segnalazione di un pericolo mediante i dispositivi previsti dall'articolo 53.

Il **comma 3** vieta di **gareggiare in velocità sulla strada** e definisce tale condotta come il comportamento spontaneo, privo di accordo preventivo, con cui due o più utenti della strada, al di fuori di contesti regolamentati o di competizioni illecite e clandestine, si confrontano nel tentativo di superarsi reciprocamente in rapidità di spostamento o velocità.

Il **comma 4** vieta di circolare a **velocità talmente ridotta** da costituire intralcio o pericolo per il normale flusso della circolazione.

Il **comma 5**, salva diversa limitazione indicata dalla segnaletica e salvo il ricorrere di circostanze straordinarie legate al traffico o a eventi ambientali o atmosferici, vieta, sulle **autostrade** nelle quali è ammessa la circolazione per file parallele, di percorrere la **corsia di sinistra** adiacente allo spartitraffico centrale a **velocità inferiore a 100 km/h**.

Il **comma 6** individua i **limiti generali di velocità**. In particolare, la velocità massima non può superare:

- **150 km/h** sulle **autostrade a tre corsie più corsia di emergenza** per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature per il calcolo della velocità media su tratti determinati, qualora l'ente proprietario o concessionario abbia elevato il limite fino a tale valore (**lettera *a*)**);
- **130 km/h** sulle altre **autostrade**, **110 km/h** sulle **strade extraurbane principali** e **90 km/h** sulle **strade extraurbane secondarie e locali** (**lettera *b*)**);
- in caso di **precipitazioni atmosferiche**, **110 km/h** sulle autostrade e **90 km/h** sulle strade extraurbane principali (**lettera *c*)**);
- **50 km/h** sulle **strade nei centri abitati** diverse da quelle di cui alla lettera *e*) (**lettera *d*)**);
- **70 km/h** sulle strade nei centri abitati ove, in funzione delle caratteristiche costruttive e funzionali e in presenza dell'apposita segnaletica, si applichi tale limite (**lettera *e*)**).

Il **comma 7** stabilisce **specifici limiti massimi di velocità** per determinate categorie di **veicoli**.

In particolare, sono previsti limiti differenziati per ciclomotori; veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose della classe 1; veicoli agricoli e forestali e macchine operatrici; quadricicli; autotreni, autoarticolati e autosnodati; autobus e filobus; autoveicoli destinati al trasporto di cose o ad altri usi in relazione alla massa complessiva; autocarri adibiti al trasporto di persone; mezzi d'opera; autotreni costituiti da un'autovettura e da un rimorchio destinato al trasporto di attrezzature turistiche o sportive o caravan; veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità.

Il **comma 8** stabilisce che, quando gli enti proprietari o gestori fissano, ai sensi dell'articolo 19, comma 5, limiti minimi o massimi diversi da quelli stabiliti dai commi 6 e 7, le disposizioni sul rispetto dei limiti di velocità si applicano con riferimento ai limiti così fissati. Tali limiti sono resi noti mediante segnaletica stradale, anche a messaggio variabile.

Una delle principali **innovazioni** rispetto alla disciplina vigente concerne il **sistema sanzionatorio degli eccessi di velocità**.

Come evidenziato dalla relazione tecnica, al **sistema vigente**, che determina la sanzione sulla base di **fasce predeterminate di superamento del limite di velocità**, lo schema sostituisce un criterio di commisurazione della sanzione pecuniaria **progressivo in funzione dei singoli chilometri orari di superamento del limite applicabile**.

La nuova disciplina è pertanto volta a correlare più puntualmente l'entità della sanzione all'**effettiva misura del superamento del limite**, attraverso

criteri di calcolo differenziati in relazione alle diverse fattispecie, così da assicurare una maggiore graduazione della risposta sanzionatoria in rapporto alla pericolosità della condotta.

In particolare, la **Tabella 1** prevede:

- per il superamento del limite di **150 km/h** di cui al comma 6, lettera *a*), una sanzione da **15 a 60 euro per ciascun chilometro orario oltre il limite**; al superamento compreso tra 20 e 40 km/h consegue il **divieto di guida per trenta giorni** e la decurtazione di **5 punti**, tra 41 e 60 km/h il divieto di guida per **sessanta giorni** e la decurtazione di **8 punti**, oltre 60 km/h il divieto di guida per **centoventi giorni** e la decurtazione di **10 punti**;
- per i limiti di **130, 110 e 90 km/h**, nonché per quelli applicabili in caso di precipitazioni atmosferiche, una sanzione da **10 a 40 euro per ciascun chilometro orario oltre il limite**; al superamento compreso tra 20 e 40 km/h consegue il **divieto di guida per quindici giorni** e la decurtazione di **4 punti**, tra 41 e 60 km/h il divieto di guida per **trenta giorni** e la decurtazione di **6 punti**, oltre 60 km/h il divieto di guida per **novanta giorni** e la decurtazione di **8 punti**;
- per i limiti urbani di **50 e 70 km/h**, una sanzione da **5 a 20 euro per ciascun chilometro orario oltre il limite fino a 20 km/h** e da **10 a 40 euro per ciascun chilometro orario oltre il limite** per i superamenti superiori; sono inoltre previste, in relazione all'entità del superamento, la decurtazione di **2, 4 o 6 punti** e il divieto di guida per **quindici giorni** in caso di superamento superiore a 40 e fino a 60 km/h e per **trenta giorni** oltre 60 km/h;
- per i limiti riferiti alle categorie di veicoli di cui al **comma 7**, sanzioni parimenti determinate in funzione di ciascun chilometro orario di superamento, con importi differenziati in relazione al tipo di veicolo e al contesto urbano o extraurbano.

Si osserva che, per gli eccessi di velocità di minore entità, l'applicazione dei criteri previsti dalla Tabella 1 può determinare importi sanzionatori inferiori al **limite minimo generale di 25 euro** stabilito dall'**articolo 122, comma 1**. La medesima disposizione esclude infatti espressamente l'applicazione di tale limite minimo alle violazioni dell'articolo 50.

Quanto alle ulteriori violazioni, la Tabella 1 prevede, tra l'altro:

- per la violazione del **comma 1**, la sanzione da **40 a 160 euro**;
- per la violazione del **comma 2, lettera *a*)**, la sanzione da **80 a 320 euro** con decurtazione di **2 punti**; per la lettera *b*) da **40 a 160 euro** con decurtazione di **2 punti**; per la lettera *c*) da **80 a 320 euro** con decurtazione di **5 punti**;
- per il divieto di gareggiare in velocità di cui al **comma 3**, la sanzione da **170 a 680 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti;

- per la violazione del **comma 4**, la sanzione da **40 a 160 euro**;
- per la violazione del **comma 5**, la sanzione da **40 a 160 euro**.

L'**articolo 51** (*Posizione dei veicoli sulla carreggiata e impiego delle corsie*) disciplina la **posizione dei veicoli sulla carreggiata** e le **modalità di utilizzo delle corsie**.

I **commi da 1 a 3** stabiliscono, in via generale, l'obbligo di circolare **sulla parte destra della carreggiata** e di mantenere una posizione prossima al margine destro.

Un obbligo più rigoroso di mantenersi il più possibile vicino al margine destro è previsto, tra l'altro, per i veicoli sprovvisti di motore, le biciclette, i monopattini elettrici, i cicli a propulsione, gli animali, i veicoli che procedono a velocità molto ridotta e, in determinate situazioni, per tutti i veicoli (**comma 2**).

Il **comma 3** disciplina inoltre l'impiego delle carreggiate separate e delle corsie, prevedendo, fuori dai casi di circolazione per file parallele, l'utilizzo della corsia più libera a destra e riservando le corsie di sinistra al sorpasso.

Il **comma 4** disciplina la circolazione sulle **strade con binari tramviari a raso** e in presenza di **isole salvagente**.

Il **comma 5** vieta la **circolazione contromano**, anche per brevi tratti funzionali all'effettuazione di svolte a sinistra o di operazioni di sosta, fermata o parcheggio sul lato sinistro della strada. È altresì considerato contromano l'ingresso o l'impegno di una strada o carreggiata a senso unico nel senso diverso da quello consentito.

I **commi 6 e 7** disciplinano la **circolazione per file parallele**.

Per i veicoli diversi da quelli senza motore, dalle biciclette, dai monopattini elettrici, dai cicli a propulsione e dai ciclomotori, essa avviene:

- sulle carreggiate ad almeno due corsie per senso di marcia, quando la densità del traffico determina l'occupazione dell'intera parte della carreggiata riservata al senso di marcia, nonché quando sia autorizzata dagli agenti del traffico (**lettera *a*)**);
- sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali ad almeno tre corsie per ogni senso di marcia, **indipendentemente dall'intensità del traffico** (**lettera *b*)**);
- lungo i tronchi stradali adducenti a intersezioni controllate da segnali luminosi o segnalazioni manuali (**lettera *c*)**);
- nei centri abitati, sulle carreggiate a due o più corsie per senso di marcia, salvo diversa segnalazione e **indipendentemente dall'intensità del traffico** (**lettera *d*)**).

Nei casi di circolazione per file parallele i veicoli possono impegnare **qualsiasi corsia**, mantenendo quella prescelta. Il **passaggio da una corsia all'altra** è consentito, previa segnalazione, soltanto per effettuare il sorpasso, svoltare, ridurre la velocità o effettuare una volontaria sospensione della marcia nei casi consentiti.

Il **comma 8**, di **nuova introduzione**, disciplina specificamente la circolazione nelle **rotatorie**.

I veicoli che intendono utilizzare la prima uscita devono mantenersi il più possibile vicino al margine destro della carreggiata; quelli diretti verso uscite successive devono invece mantenersi in prossimità dell'isola centrale e, nelle rotatorie organizzate su più corsie, impegnare, salvo diversa segnalazione, la corsia più vicina alla stessa.

I **commi da 9 a 13** disciplinano, tra l'altro, l'impiego delle corsie da parte dei veicoli pesanti sulle autostrade, il divieto di circolare affiancati quando ciò non sia consentito, l'utilizzo delle corsie di accelerazione e decelerazione e delle corsie di emergenza. È inoltre disciplinato l'utilizzo della corsia di emergenza in presenza di code e nei casi previsti per consentire il transito dei veicoli di polizia e di soccorso.

Il **comma 14** prevede che, in caso di code o rallentamenti, sulle strade urbane a carreggiate separate e, per quanto riguarda i mezzi di soccorso, sulle strade extraurbane prive di corsia di emergenza, i conducenti si dispongano in modo da creare uno spazio centrale sufficiente al transito dei motocicli, dei ciclomotori e dei veicoli di polizia, soccorso e antincendio.

I **commi da 15 a 21** recano ulteriori disposizioni riguardanti, tra l'altro, i veicoli che procedono a velocità ridotta, l'affiancamento dei veicoli a due ruote in prossimità delle intersezioni semaforizzate, la posizione delle biciclette nelle zone di attestamento e sulle strade a doppio senso ciclabile, il divieto di circolare sulle strisce longitudinali, sulle corsie riservate e sui marciapiedi, nonché la disciplina dei convogli, dei cortei e del seguito dei veicoli in servizio di emergenza.

La relazione tecnica evidenzia che la disposizione disciplina la collocazione dei veicoli, l'uso delle corsie e le modalità di circolazione ponendosi in linea con gli articoli **143, 144, 161 e 176 del codice della strada vigente**.

Dalla tabella di raffronto emerge, in particolare, che la disciplina della circolazione per file parallele prevista dal **comma 6, lettere *b*) e *d*)**, estende quella vigente, consentendola rispettivamente sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali ad almeno tre corsie per senso di marcia e, nei centri abitati, sulle carreggiate a due o più corsie per senso di marcia, **a prescindere dall'intensità**

del traffico. Costituisce invece una **nuova introduzione** la disciplina della circolazione nelle rotatorie recata dal comma 8.

Quanto alle sanzioni, la **Tabella 1** prevede, tra l'altro:

- per numerose violazioni degli obblighi relativi alla posizione sulla carreggiata e all'impiego delle corsie, la sanzione da **40 a 160 euro**;
- per le violazioni dei **commi 9 e 10**, nonché del **comma 11, lettere *a*) e *b*)**, la sanzione da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **2 punti**;
- per la circolazione contromano di cui al **comma 5**, salvo i casi più gravi, la sanzione da **170 a 680 euro**, con decurtazione di **4 punti**;
- quando la circolazione contromano avviene in corrispondenza di curve o raccordi convessi, in condizioni di limitata visibilità o, sulle strade diverse dalle autostrade e dalle strade extraurbane principali, su carreggiate separate, la sanzione è da **300 a 1.200 euro**, con **10 punti** di decurtazione e **divieto di guida per trenta giorni**; in caso di sinistro con morte o lesioni personali gravi o gravissime consegue inoltre la **confisca del veicolo** e, in caso di recidiva nel biennio, il divieto di guida è elevato a **sessanta giorni**;
- per la circolazione contromano sulle carreggiate delle **autostrade e delle strade extraurbane principali**, la sanzione è da **2.000 a 8.000 euro**, con **divieto di guida permanente** e **divieto di marcia per novanta giorni**;
- per l'uso delle **corsie di variazione della velocità** per finalità diverse dall'ingresso o dall'uscita dalla carreggiata (**comma 11, lettera *c*)**) e per la circolazione nelle **corsie di emergenza** delle autostrade e delle strade extraurbane principali (**comma 12**), la sanzione è da **400 a 1.600 euro**, con **divieto di guida per sessanta giorni** e decurtazione di **10 punti**;
- per le violazioni dei **commi 13 e 14**, la sanzione è da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **2 punti**.

L'**articolo 52** (*Precedenza alle intersezioni, ai passaggi a livello o negli altri casi di conflitto tra flussi di veicoli*) disciplina le **regole di precedenza** nelle **intersezioni**, ai **passaggi a livello** e negli altri casi di **conflitto tra flussi** di veicoli.

Il **comma 1** stabilisce il principio generale della **precedenza a destra**, mentre il **comma 2** prevede che, nelle manovre di svolta a sinistra, abbia la precedenza chi proviene dal senso opposto di marcia.

I **commi 3 e 4** disciplinano la precedenza nelle manovre di immissione nel flusso della circolazione. In particolare, chi si immette da fermo deve dare la precedenza ai veicoli in marcia sulla carreggiata; la medesima regola si applica a chi, da fermo, si immette su una pista ciclabile. Analogo obbligo è previsto, fuori da tali casi, nelle manovre di immissione, retromarcia e inversione del senso di marcia.

Il **comma 5** disciplina il comportamento nelle intersezioni in presenza dei segnali di **"DARE PRECEDENZA"** e **"STOP"**, mentre il **comma 6** impone, negli attraversamenti di linee ferroviarie e tramviarie, di dare la precedenza ai veicoli circolanti su rotaie, salvo diversa segnalazione.

I **commi 7 e 8** disciplinano la precedenza per chi si immette sulla strada provenendo da luoghi non soggetti a pubblico passaggio, nonché da sentieri, tratturi, mulattiere e piste ciclabili. Il **comma 9** vieta di impegnare un'intersezione, un attraversamento tramviario o un attraversamento pedonale quando non sia possibile sgombrare rapidamente l'area di manovra. Il **comma 10** impone a chi cambia corsia di dare la precedenza ai veicoli che già la impegnano.

Il **comma 11** disciplina la precedenza nelle **rotatorie**, stabilendo che, salvo diversa segnalazione, i conducenti che già le percorrono hanno la precedenza rispetto a quelli che vi si immettono dai bracci laterali.

Il **comma 12** stabilisce che, sulle autostrade, sulle strade extraurbane principali e sulle altre strade prive di intersezioni a raso, i conducenti che si immettono dalla corsia di accelerazione devono dare la precedenza ai veicoli in marcia sulla carreggiata.

I **commi da 13 a 17** disciplinano il comportamento e le regole di precedenza in corrispondenza dei **passaggi a livello**, distinguendo le diverse ipotesi in relazione alla presenza di barriere o semibarriere e di dispositivi di segnalazione luminosa o acustica. È inoltre previsto l'obbligo di sgomberare tempestivamente il passaggio a livello e, per i conducenti di veicoli su rotaia, di rispettare i segnali negativi della precedenza.

I **commi 18 e 19** disciplinano la precedenza quando l'incrocio tra veicoli risulti impedito da lavori, veicoli fermi o altri ostacoli e sulle strade di montagna.

Il **comma 20** impone ai conducenti di fermarsi e dare la precedenza ai **pedoni** che si accingono ad attraversare o che abbiano già iniziato l'attraversamento sulle strisce pedonali. La medesima disciplina si applica ai **ciclisti** sugli attraversamenti ciclabili e, nei casi previsti dall'articolo 61, anche sugli attraversamenti pedonali.

Il **comma 21** disciplina la precedenza in presenza di **lanterne semaforiche con luce verde**, imponendo di dare la precedenza ai pedoni e ai ciclisti ai quali sia contemporaneamente consentito il passaggio e, nelle

manovre di svolta, ai veicoli provenienti da destra e a quelli appartenenti alla corrente di traffico nella quale ci si immette.

Il **comma 22** reca infine una disposizione di raccordo con la disciplina regolamentare della segnaletica, prevedendo che in corrispondenza dei passaggi a livello, con o senza barriera, sia apposta la segnaletica prevista dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.

Rispetto alla disciplina vigente, l'articolo riordina disposizioni contenute, tra l'altro, negli articoli **40, 41, 145, 147, 150, 154 e 176** del codice della strada. La tabella di raffronto qualifica come **nuova introduzione** la previsione del **comma 2**, che esplicita la precedenza del veicolo proveniente dal senso opposto in caso di svolta a sinistra, nonché la norma di raccordo di cui al **comma 22**.

Quanto alle sanzioni, la **Tabella 1** prevede:

- per le violazioni dei **commi 1 e 2**, del **comma 5, lettera *a*)**, dei **commi da 6 a 9** e del **comma 17**, la sanzione da **170 a 680 euro**, con decurtazione di **5 punti**;
- per la violazione del **comma 5, lettera *b*)**, relativa al segnale di STOP, la sanzione da **170 a 680 euro**, con decurtazione di **6 punti**;
- per la violazione del **comma 3**, la sanzione da **40 a 160 euro**, con decurtazione di **2 punti**; per le violazioni dei **commi 4, 10, 11 e 12**, la sanzione da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **2 punti**;
- per le violazioni dei **commi 13, 14, lettere *a*), *c*) e *d*), 15 e 16**, relative ai passaggi a livello, la sanzione da **170 a 680 euro**, con decurtazione di **6 punti** e **divieto di guida per trenta giorni in caso di recidiva nel biennio**;
- per la violazione del **comma 14, lettera *b*)**, relativa all'impegno del passaggio a livello durante l'apertura delle barriere o semibarriere, la sanzione da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **6 punti**;
- per le violazioni dei **commi 18 e 19**, la sanzione da **40 a 160 euro** in assenza di sinistro e da **80 a 320 euro** in caso di sinistro, con decurtazione di **5 punti** in quest'ultimo caso. Qualora dal sinistro derivino lesioni personali gravi o gravissime o la morte di una o più persone, trovano applicazione gli aumenti previsti dall'**articolo 123**;
- per la violazione del **comma 20**, relativa alla precedenza dovuta a pedoni e ciclisti sugli attraversamenti, la sanzione da **40 a 160 euro**, con decurtazione di **2 punti**;
- per le violazioni del **comma 21**, la sanzione da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **2 punti**.

L'**articolo 53** (*Uso dei dispositivi di segnalazione visiva, di illuminazione e di segnalazione acustica*) disciplina l'utilizzo dei **dispositivi di illuminazione** e di **segnalazione visiva e acustica**.

In particolare, il **comma 1** individua i veicoli soggetti, durante la marcia, all'uso delle luci di posizione, dei proiettori anabbaglianti e, ove previsto, dei dispositivi di illuminazione della targa e delle luci d'ingombro. L'obbligo riguarda:

- tutti i veicoli a motore fuori dei centri abitati (**lettera *a*)**);
- i ciclomotori, i motocicli, i tricicli e i quadricicli, anche nei centri abitati (**lettera *b*)**);
- gli altri veicoli a motore e i veicoli da essi trainati, nei centri abitati di notte e, anche di giorno, nelle gallerie e in condizioni di scarsa visibilità (**lettera *c*)**);
- i veicoli di interesse storico e collezionistico nei soli casi indicati dalla lettera *c*), sia fuori sia dentro i centri abitati (**lettera *d*)**).

I **commi 2 e 3** disciplinano, rispettivamente, l'utilizzo delle **luci di marcia diurna**, in luogo dei dispositivi di cui al comma 1 nei casi consentiti, e l'uso dei **dispositivi di segnalazione visiva** da parte delle **biciclette**.

Il **comma 4** consente, di giorno, in presenza di nebbia, fumo, foschia, nevicata o pioggia intensa, di sostituire i proiettori anabbaglianti con i fendinebbia anteriori.

I **commi 5 e 6** disciplinano l'uso dei **proiettori di profondità** (c.d. abbaglianti). Il **comma 5** individua i casi nei quali essi possono essere utilizzati, in modo continuo o intermittente; il **comma 6** stabilisce invece le circostanze nelle quali devono essere disattivati e sostituiti con i proiettori anabbaglianti, in particolare quando si incrociano altri veicoli, si segue un veicolo a breve distanza o vi sia il rischio di abbagliare altri utenti della strada.

Il **comma 7** disciplina l'impiego dei dispositivi di segnalazione visiva durante la sosta o la fermata, fuori e dentro i centri abitati, nei casi di scarsa visibilità del veicolo o quando la sosta o la fermata avvengano all'interno della carreggiata, comprese le corsie di emergenza.

Il **comma 8** prevede che, sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, durante la sosta o la fermata di notte o comunque in condizioni di visibilità limitata, siano sempre tenuti accesi i dispositivi di segnalazione visiva di cui il veicolo è dotato.

Il **comma 9** disciplina l'utilizzo delle luci di sosta, nei centri abitati e nei casi previsti dal comma 1, lettera *c*), per i veicoli a motore e i relativi

rimorchi di lunghezza non superiore a 6 metri e larghezza non superiore a 2 metri.

Il **comma 10** individua i casi nei quali i conducenti dei veicoli a motore devono attivare la **segnalazione luminosa di pericolo** (c.d. «quattro frecce»): in caso di ingombro della carreggiata (**lettera *a*)**); durante il tempo necessario a collocare o riprendere il segnale mobile di pericolo (**lettera *b*)**); quando il veicolo sia costretto a procedere a velocità particolarmente ridotta (**lettera *c*)**); in presenza di improvvisi rallentamenti o incolonnamenti (**lettera *d*)**; quando la fermata di emergenza costituisca pericolo per gli altri utenti (**lettera *e*)**); nonché quando sia attiva la *safety car* alla quale i veicoli sono accodati (**lettera *f*)**.

Il **comma 11** impone l'uso della luce posteriore per nebbia, qualora il veicolo ne sia dotato, in caso di nebbia con visibilità inferiore a 50 metri, pioggia intensa o fitta nevicata.

I **commi 12 e 13** vietano, rispettivamente, l'uso di dispositivi o fonti luminose diversi da quelli in dotazione al veicolo, ovvero in numero superiore a quello prescritto, e l'uso improprio dei dispositivi di segnalazione luminosa o di illuminazione.

I **commi da 14 a 17** disciplinano l'impiego dei **dispositivi di segnalazione acustica**, stabilendone le modalità di utilizzo e distinguendo la disciplina applicabile dentro e fuori dei centri abitati. È inoltre consentito, nei casi previsti, sostituire il segnale acustico con segnali luminosi intermittenti mediante i proiettori di profondità.

Il **comma 18** reca una disciplina particolare per i veicoli che, in caso di necessità, trasportano **feriti o ammalati gravi** e che espongono sul lato sinistro un **drappo** o un **fazzoletto**: i conducenti sono esentati dai divieti e dalle limitazioni relativi all'uso dei dispositivi di segnalazione acustica e devono attivare i proiettori anabbaglianti anche di giorno nei centri abitati.

Rispetto alla disciplina vigente, l'articolo riordina disposizioni contenute prevalentemente negli articoli **152, 153, 156, 176 e 177** del codice della strada. Dalla tabella di raffronto emerge, tra l'altro, che costituisce una **nuova introduzione** la disposizione del **comma 3** relativa ai dispositivi di segnalazione visiva delle biciclette; viene inoltre introdotta, al **comma 18**, la previsione dell'esposizione di un drappo o di un fazzoletto quale elemento di riconoscimento del veicolo che trasporta feriti o ammalati gravi.

Quanto alle sanzioni, la **Tabella 1** prevede, tra l'altro:

- la sanzione da **40 a 160 euro** per la violazione degli obblighi di cui ai commi 1 e 3;
- per l'uso improprio dei proiettori di profondità di cui al **comma 5**, la sanzione da **40 a 160 euro**, con decurtazione di **1 punto**;
- per la violazione del **comma 6**, relativa all'obbligo di disattivare i proiettori di profondità nei casi previsti, la sanzione da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **3 punti**;
- per la violazione del **comma 7**, la sanzione da **40 a 160 euro**, con decurtazione di **1 punto**;
- per la violazione del **comma 8**, sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, la sanzione da **400 a 1.600 euro**;
- per le violazioni del **comma 10, lettere da *a*) a *e*)**, la sanzione da **40 a 160 euro**, con decurtazione di **1 punto**;
- per la violazione del **comma 10, lettera *f*)**, relativa all'omessa attivazione della segnalazione luminosa di pericolo durante il funzionamento della *safety car*, la sanzione da **150 a 600 euro**, con **divieto di guida per trenta giorni**;
- per le violazioni dei **commi 11, 12 e 13**, la sanzione da **40 a 160 euro**, con decurtazione di **1 punto**;
- per le violazioni dei **commi 14, 15 e 16**, relative all'uso dei dispositivi di segnalazione acustica, la sanzione da **40 a 160 euro**, senza decurtazione di punti;
- per la violazione dell'obbligo di cui al **comma 18, lettera *b*)**, la sanzione da **40 a 160 euro**, con decurtazione di **1 punto**.

L'**articolo 54** (*Manovre durante la circolazione*) disciplina le modalità di esecuzione delle **manovre** durante la circolazione, ferme restando le disposizioni in materia di precedenza di cui all'articolo 52.

Il **comma 1** stabilisce che i conducenti che intendono effettuare una manovra per immettersi nel flusso della circolazione, cambiare direzione o corsia, invertire il senso di marcia, effettuare retromarcia, svoltare a destra o a sinistra, impegnare un'altra strada, immettersi in un'area non soggetta a pubblico passaggio o fermarsi devono verificare di poter compiere la manovra senza creare pericolo o intralcio agli altri utenti (**lettera *a*)**), segnalare con sufficiente anticipo la propria intenzione (**lettera *b*)**) ed eseguire la manovra senza frenate o rallentamenti improvvisi (**lettera *c*)**).

Il **comma 2** prevede che, sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, ogni cambiamento di corsia sia segnalato tempestivamente e con largo anticipo.

Il **comma 3** disciplina le modalità di segnalazione delle manovre mediante gli indicatori luminosi di direzione e, in loro assenza, mediante segnalazioni manuali.

I **commi 4 e 5** recano specifiche prescrizioni per l'esecuzione, rispettivamente, delle svolte a destra e a sinistra.

Il **comma 6** disciplina il cambio di direzione delle biciclette all'interno delle zone di attestamento ciclabile, consentendolo nella fase di rosso semaforico per l'esecuzione delle manovre consentite.

Il **comma 7** vieta l'uso improprio delle segnalazioni di cambio di direzione.

Il **comma 8** vieta la **retromarcia** sulle carreggiate, sulle rampe, sugli svincoli e sulle corsie per la sosta di emergenza delle autostrade e delle strade extraurbane principali, salvo le eccezioni espressamente previste, nonché sulle carreggiate delle strade a senso unico nei tratti nei quali è vietata la sosta.

Il **comma 9** vieta l'**inversione del senso di marcia** quando la manovra è vietata da apposita segnaletica (**lettera *a*)**), in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve e dossi (**lettera *b*)**) e sulle carreggiate, sulle rampe e sugli svincoli delle autostrade e delle strade extraurbane principali, ove è altresì vietato attraversare lo spartitraffico, anche in corrispondenza dei varchi, per effettuare la manovra (**lettera *c*)**).

Il **comma 10** esclude l'applicazione dei divieti di cui ai commi 8 e 9 ai conducenti dei veicoli adibiti ai **servizi di gestione o manutenzione delle strade**, muniti di specifica autorizzazione dell'ente proprietario e in presenza di effettive esigenze di servizio. Le manovre devono essere effettuate con la massima prudenza e cautela, mantenendo in funzione il dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce gialla lampeggiante.

Il **comma 11** prevede una analoga deroga per gli autoveicoli e motoveicoli adibiti a **servizi di polizia**, **antincendio** e per le **autoambulanze**, purché sia in funzione il dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce blu lampeggiante.

Il **comma 12** stabilisce infine che il divieto di attraversamento in contromano dei varchi in prossimità delle stazioni di entrata o di uscita dall'autostrada non si applica ai veicoli e ai **trasporti eccezionali** muniti di autorizzazione dell'ente proprietario della strada.

Rispetto alla disciplina vigente, l'articolo riordina principalmente disposizioni contenute negli articoli **154 e 176** del codice della strada, coordinando in un'unica sede la disciplina generale delle manovre con le specifiche prescrizioni applicabili sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali.

Quanto alle **sanzioni**, la **Tabella 1** prevede, per diverse violazioni dei commi da 1 a 7, la sanzione amministrativa pecuniaria da **40 a 160 euro**, con decurtazione di **2 punti**.

Sono inoltre previste sanzioni più elevate:

- per la violazione del **comma 2**, relativa all'obbligo di segnalare tempestivamente e con largo anticipo il cambiamento di corsia sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, la sanzione da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **2 punti**;
- per la retromarcia vietata sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali (**comma 8, lettera *a*)**), la sanzione da **500 a 2.000 euro**, con decurtazione di **10 punti**;
- per la retromarcia sulle carreggiate a senso unico nei tratti nei quali è vietata la sosta (**comma 8, lettera *b*)**), la sanzione da **250 a 1.000 euro**, con decurtazione di **5 punti**;
- per l'inversione del senso di marcia vietata dalla segnaletica o effettuata in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi (**comma 9, lettere *a*) e *b*)**), la sanzione da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **5 punti**;
- per l'inversione del senso di marcia sulle carreggiate, sulle rampe e sugli svincoli delle autostrade e delle strade extraurbane principali, nonché per l'attraversamento dello spartitraffico finalizzato alla manovra (**comma 9, lettera *c*)**), la sanzione da **2.000 a 8.000 euro**, cui conseguono il **divieto di guida permanente** e il **divieto di marcia per novanta giorni**;
- per l'esecuzione imprudente delle manovre consentite ai veicoli adibiti ai servizi di gestione o manutenzione stradale (**comma 10, secondo periodo**), la sanzione da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **2 punti**;
- per l'effettuazione delle manovre di retromarcia o di inversione del senso di marcia da parte dei veicoli adibiti ai servizi di polizia, antincendio e delle autoambulanze senza il funzionamento del dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce blu lampeggiante (**comma 11**), la sanzione da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **2 punti**.

Con riferimento alla fattispecie di cui al **comma 9, lettera *c)***, il trattamento sanzionatorio presenta un elemento di rilievo rispetto alla disciplina vigente. L'articolo 176, commi 19 e 22, del codice vigente prevede, per l'inversione del senso di marcia e l'attraversamento dello spartitraffico sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, la sanzione pecuniaria da **2.046 a 8.186 euro**, cui conseguono la **revoca della patente** e il **fermo amministrativo del veicolo per tre mesi**. Lo schema prevede una sanzione pecuniaria sostanzialmente corrispondente, pari a **2.000-8.000 euro**, ma sostituisce tali conseguenze

accessorie con il **divieto di guida permanente** e il **divieto di marcia per novanta giorni**.

L'**articolo 55** (*Sorpasso*) disciplina le condizioni e le modalità di esecuzione del **sorpasso**, nonché i casi nei quali la manovra è vietata.

Il **comma 1** individua le **verifiche** che il conducente deve effettuare prima di iniziare il sorpasso, con particolare riguardo alla visibilità, alla possibilità di compiere la manovra senza pericolo o intralcio, al comportamento dei veicoli che precedono o seguono e alla disponibilità dello spazio necessario. La disposizione richiede inoltre un **adeguato distanziamento laterale** dalle biciclette, dai monopattini elettrici e dai cicli a propulsione, prevedendo, ove possibile, una distanza laterale di **almeno 1,5 metri**.

I **commi da 2 a 5** disciplinano le **modalità di esecuzione della manovra**, compreso l'impiego degli indicatori di direzione, il posizionamento del veicolo durante il sorpasso e le ipotesi di sorpasso a destra, nonché il sorpasso dei tram e dei filobus.

I **commi da 6 a 12** individuano specifiche ipotesi di **divieto di sorpasso**, con riferimento, tra l'altro, alle curve, ai dossi e alle situazioni di scarsa visibilità, alle intersezioni, ai passaggi a livello, agli attraversamenti pedonali, alle corsie di accelerazione e decelerazione, nonché al sorpasso di veicoli che ne stanno già sorpassando altri.

Il **comma 11** reca inoltre specifici divieti per i conducenti di veicoli adibiti al trasporto di cose di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, vietando il sorpasso nei tratti nei quali ciò sia prescritto dalla segnaletica (**lettera *a*)**) e nelle aree di cantiere sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, salva diversa segnalazione (**lettera *b*)**).

Il **comma 13** disciplina il **comportamento dell'utente sorpassato**, al quale è vietato ostacolare la manovra o accelerare; sulle strade a una corsia per senso di marcia, lo stesso utente deve inoltre mantenersi il più possibile vicino al margine destro della carreggiata.

Il **comma 14** stabilisce, fuori dai casi di cui al comma 11, lettera *a*), che il sorpasso è vietato anche sulle strade o sui tratti di strada contraddistinti da apposito segnale di divieto.

Rispetto alla disciplina vigente, l'articolo riordina principalmente le disposizioni contenute nell'**articolo 148** del codice della strada. Dalla tabella di

raffronto emerge, tra l'altro, che costituisce una **nuova introduzione** il divieto di sorpasso dei veicoli pesanti nelle aree di cantiere sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di cui al **comma 11, lettera *b*)**, nonché la previsione del **comma 14**, volta a ricondurre espressamente alla disciplina del sorpasso la violazione del divieto imposto mediante segnaletica.

Quanto alle sanzioni, la **Tabella 1** prevede:

- per la violazione delle condizioni preventive di cui al **comma 1**, la sanzione da **150 a 600 euro**, con decurtazione di **3 punti**;
- per la violazione del **comma 2**, la sanzione da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **5 punti** e **divieto di guida per trenta giorni in caso di recidiva nel biennio**;
- per le violazioni del **comma 3**, la sanzione da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **3 punti** e **divieto di guida per trenta giorni in caso di recidiva nel biennio**;
- per la violazione del **comma 4**, la sanzione da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **2 punti**;
- per le violazioni dei **commi 5, 6, 7, 8 e 12**, la sanzione da **170 a 680 euro**, con **divieto di guida per trenta giorni** e decurtazione di **10 punti**;
- per le violazioni dei **commi 9 e 10**, la sanzione da **80 a 320 euro**, senza decurtazione di punti;
- per il sorpasso, da parte dei veicoli adibiti al trasporto di cose di massa superiore a 3,5 tonnellate, nei tratti nei quali il divieto è imposto mediante segnaletica (**comma 11, lettera *a*)**), la sanzione da **350 a 1.400 euro**, con **divieto di guida per sessanta giorni** e decurtazione di **10 punti**;
- per il sorpasso dei medesimi veicoli nelle aree di cantiere sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali (**comma 11, lettera *b*)**), la sanzione da **170 a 680 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti;
- per la violazione del **comma 13**, la sanzione da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **2 punti**;
- per la violazione del **comma 14**, la sanzione da **80 a 320 euro**, senza decurtazione di punti.

L'**articolo 56** (*Distanza di sicurezza*), composto da cinque commi, disciplina la **distanza di sicurezza** che i veicoli devono mantenere durante la marcia.

Il **comma 1** stabilisce che i veicoli devono mantenere rispetto al veicolo che precede una distanza tale da garantire in ogni caso l'arresto tempestivo ed evitare collisioni. La distanza è commisurata alla velocità, alla prontezza dei riflessi del conducente, alle condizioni del traffico e della strada, alle condizioni atmosferiche, al tipo e allo stato di efficienza del veicolo, all'entità del carico e ad ogni altra circostanza rilevante, e deve essere almeno pari allo spazio percorso nel tempo intercorrente tra la percezione del pericolo e l'inizio della frenata.

L'ultimo periodo del medesimo comma prevede inoltre che i conducenti di **biciclette, monopattini, cicli a propulsione, ciclomotori e motocicli**, in presenza di veicoli pesanti di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate, mantengano una distanza minima di sicurezza rispetto a tali veicoli in prossimità delle intersezioni, regolate o non regolate, e durante l'esecuzione, da parte del veicolo pesante, di manovre di svolta, retromarcia o cambio di corsia.

Il **comma 2** stabilisce che, fuori dei centri abitati, quando il divieto di sorpasso riguarda soltanto alcune categorie di veicoli, tra tali veicoli deve essere mantenuta una distanza di almeno **100 metri**, salvo che la strada disponga di due o più corsie per senso di marcia.

Il **comma 3** prevede che, quando sono in azione macchine sgombraneve o spargitrici, i veicoli procedano con la massima cautela e mantengano una distanza di sicurezza non inferiore a **20 metri**; i veicoli provenienti in senso opposto devono inoltre arrestarsi, ove necessario, per non intralciare le operazioni.

Il **comma 4** stabilisce che, nei cantieri stradali sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, indipendentemente dal numero di corsie per carreggiata e salva diversa segnalazione, i conducenti di veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate procedano con la massima cautela e mantengano rispetto al veicolo che precede una distanza di sicurezza non inferiore a **20 metri**.

Il **comma 5** prevede infine che l'obbligo di rispettare la distanza di sicurezza dal veicolo che precede trovi applicazione anche sulle strade o sui tratti di strada nei quali una specifica distanza sia prescritta mediante apposita segnaletica.

Rispetto alla disciplina vigente, l'articolo riprende e riordina principalmente l'**articolo 149** del codice della strada e alcune disposizioni attualmente contenute nel regolamento di esecuzione. Dalla tabella di raffronto emerge, in particolare, che costituiscono **nuove introduzioni** la previsione dell'**ultimo periodo del comma 1**, volta a rafforzare la tutela degli utenti su veicoli a due ruote nell'interazione con i veicoli pesanti, nonché le disposizioni dei **commi 4 e 5**, relative rispettivamente alla distanza minima nei cantieri stradali e al rispetto delle distanze prescritte mediante segnaletica.

Quanto alle sanzioni, la **Tabella 1** prevede:

- per la violazione del **comma 1**, la sanzione da **40 a 160 euro** in assenza di sinistro, con decurtazione di **3 punti**; in caso di sinistro con danni gravi ai veicoli, la sanzione è da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **5 punti**;

- qualora dal sinistro derivino **lesioni personali gravi o gravissime o la morte di una o più persone**, trova applicazione l'aumento previsto dall'**articolo 123**; nelle ipotesi di sinistro con lesioni gravi o gravissime alle persone, il **divieto di guida per trenta giorni** è previsto in caso di recidiva;
- per la violazione del **comma 2**, la sanzione da **40 a 160 euro**, con decurtazione di **3 punti**;
- per la violazione del **comma 3**, la sanzione da **40 a 160 euro**, con decurtazione di **3 punti**;
- per la violazione del **comma 4**, la sanzione da **40 a 160 euro**, senza decurtazione di punti.

L'**articolo 57** (*Fermata e sosta*) disciplina le **modalità della fermata e della sosta dei veicoli**, nonché i relativi **divieti**.

I **commi da 1 a 3** regolano le **modalità di collocazione del veicolo** in fermata o in sosta nei centri abitati, nelle strade urbane a senso unico e fuori dei centri abitati. Il **comma 1** consente inoltre, in determinate condizioni, ai veicoli di lunghezza non superiore a 2,70 metri di essere collocati perpendicolarmente al margine della carreggiata.

Il **comma 4** disciplina l'**apertura delle porte** e la **discesa dal veicolo**, imponendo di evitare pericolo o intralcio agli altri utenti della strada; in assenza di marciapiede rialzato, il posizionamento del veicolo deve assicurare uno **spazio per il transito dei pedoni** non inferiore a **un metro**.

Il **comma 5** individua gli **obblighi di chi lascia un veicolo in sosta**, relativi, tra l'altro, alla prevenzione dell'uso non autorizzato del veicolo e di eventuali incidenti, al corretto posizionamento negli stalli, allo spegnimento del motore termico e al rispetto delle modalità di pagamento e delle limitazioni temporali della sosta.

Il **comma 6** stabilisce, in via generale, che, fuori dei casi disciplinati dai commi successivi, la fermata o la sosta sono vietate quando ciò sia prescritto dalla segnaletica stradale.

I **commi 7 e 8** individuano analiticamente, rispettivamente, i casi nei quali sono **vietate sia la fermata sia la sosta** e quelli nei quali è **vietata la sola sosta**.

Le disposizioni riguardano, tra l'altro, i passaggi a livello, le linee ferroviarie e tramviarie, le gallerie, le curve e i dossi, le intersezioni, gli attraversamenti pedonali e ciclabili, i marciapiedi, gli spazi destinati ai veicoli elettrici e alla relativa ricarica, le aree di cantiere, le rotatorie, i passi

carrabili, le fermate del trasporto pubblico, gli spazi riservati alle persone con disabilità, nonché specifiche categorie di stalli riservati.

Il **comma 9** disciplina la **sosta tariffata**, vietando la permanenza quando il pagamento effettuato sia insufficiente e la sosta si protragga oltre il dieci per cento del tempo corrispondente alla tariffa pagata (**lettera *a*)**), nonché quando, in presenza di limitazioni temporali, la sosta si protragga oltre il periodo massimo consentito (**lettera *b*)**).

Il **comma 10** reca specifiche disposizioni applicabili sulle **autostrade e sulle strade extraurbane principali**, vietando la sosta e la fermata sulle carreggiate, sulle rampe e sugli svincoli, salvo i casi di emergenza, e stabilendo che la sosta di emergenza sulle corsie o nelle aree a ciò destinate non possa protrarsi oltre tre ore.

Il **comma 11** disciplina la **sosta degli animali**, prevedendo, nei centri abitati, specifici obblighi di custodia e, fuori dei centri abitati, il divieto di sosta degli animali sulla carreggiata.

Il **comma 12** consente ai **monopattini elettrici** la sosta negli stalli riservati alle biciclette, ai ciclomotori e ai motoveicoli.

Il **comma 13** introduce una deroga alla disciplina ordinaria della fermata e della sosta per i veicoli che effettuano **sosta operativa**. A tali veicoli non si applicano, in linea generale, le disposizioni dell'articolo, ferma restando l'osservanza delle prescrizioni volte a garantire la sicurezza durante la sosta. Restano infatti applicabili il **comma 4**, relativo all'apertura delle porte, alla discesa dal veicolo e alla tutela del transito pedonale, nonché il **comma 5, lettere *a*), *b*) e *c*)**, concernenti le cautele dirette a impedire l'uso del veicolo senza consenso, a evitare incidenti o situazioni di pericolo e, sulle strade in pendenza, ad assicurare adeguatamente il veicolo.

Rispetto alla disciplina vigente, l'articolo riordina principalmente le disposizioni contenute negli articoli **157 e 158 del codice della strada**, integrandole con previsioni oggi contenute in altre disposizioni e con ulteriori fattispecie. Dalla tabella di raffronto emerge, in particolare, l'introduzione o la specificazione di ipotesi relative, tra l'altro, agli stalli riservati ai veicoli adibiti al servizio taxi, ai servizi di mobilità condivisa (*sharing mobility*), ai motocicli e ciclomotori e ai velocipedi. La medesima tabella qualifica inoltre come nuova introduzione la disciplina della **sosta operativa** di cui al comma 13.

Quanto alle **sanzioni**, la **Tabella 1** prevede un'articolata disciplina in funzione delle diverse fattispecie.

Per numerose violazioni in materia di fermata e sosta è prevista la sanzione da **40 a 160 euro**; per ciclomotori, monopattini, cicli a propulsione, biciclette e motoveicoli a due ruote, in numerosi casi, la sanzione è ridotta a **25-100 euro**. Per molte delle fattispecie previste dai commi 7 e 8 è inoltre disposta la **rimozione forzata del veicolo**.

Sono previste, tra l'altro, le seguenti sanzioni:

- da **80 a 320 euro** per numerose violazioni dei divieti di fermata e sosta relativi, tra l'altro, a passaggi a livello, binari ferroviari o tramviari, gallerie, curve e dossi, segnaletica, corsie di canalizzazione e attraversamenti pedonali e ciclabili;
- da **150 a 600 euro**, con rimozione forzata, per la fermata o la sosta nei centri abitati in corrispondenza o in prossimità delle intersezioni a meno di cinque metri;
- da **150 a 600 euro**, con rimozione forzata e decurtazione di **2 punti**, per la sosta negli spazi riservati allo stazionamento o alla fermata dei mezzi del trasporto pubblico;
- da **300 a 1.200 euro**, con rimozione forzata e decurtazione di **4 punti**, per la sosta negli spazi riservati ai veicoli al servizio delle persone con disabilità;
- da **150 a 600 euro** per la violazione del divieto di mantenere il motore acceso con l'impianto di climatizzazione in funzione, fuori dei casi espressamente consentiti;
- da **400 a 1.600 euro**, con rimozione forzata, per la sosta di emergenza sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali protratta oltre il tempo necessario e, comunque, oltre tre ore.

Per quanto riguarda la **sosta tariffata**, il comma 9, lettera *a*), è sanzionato:

- da **25 a 100 euro** quando il pagamento insufficiente determina una protrazione della sosta superiore al dieci per cento e fino al cinquanta per cento del tempo per il quale è stata corrisposta la tariffa;
- da **40 a 160 euro** quando la sosta si protrae oltre il cinquanta per cento del tempo pagato.

Per la violazione del **comma 9, lettera *b*)**, relativa al superamento del periodo massimo consentito nelle zone di sosta tariffata soggette a limitazioni temporali, è prevista la sanzione da **25 a 100 euro per ciascun periodo di protrazione della sosta**, entro il limite di **quattro sanzioni per ogni giorno di calendario**.

L'**articolo 58** (*Sistemazione del carico sui veicoli*) disciplina le modalità di **sistemazione e assicurazione del carico sui veicoli**, nonché i relativi **limiti di sporgenza** e le **modalità di segnalazione**.

Il **comma 1** stabilisce che il carico deve essere adeguatamente sistemato e solidamente assicurato in modo da evitare la caduta o la dispersione dello stesso (**lettera *a*)**), non diminuire la visibilità del conducente né impedirne la libertà di movimento nella guida (**lettera *b*)**), non compromettere la stabilità del veicolo (**lettera *c*)**) e non mascherare i dispositivi di

illuminazione e segnalazione visiva, le targhe di riconoscimento o i segnali effettuati a braccio (**lettera *d***)).

Il **comma 2**, fuori dei casi previsti dai commi 5 e 6 e fatta eccezione per i veicoli eccezionali e per i trasporti in condizioni di eccezionalità, disciplina la sistemazione del carico costituito da **cose o oggetti indivisibili**.

In particolare, il carico non può sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore del veicolo; può sporgere posteriormente entro il limite di tre decimi della lunghezza del veicolo e comunque nei limiti stabiliti dall'Allegato VI.1; lateralmente non può eccedere di oltre trenta centimetri rispetto alle luci di posizione anteriori e posteriori di ciascun lato e, quando sia costituito da pali, sbarre, lastre o carichi analoghi difficilmente percepibili, non può comunque sporgere oltre la sagoma propria del veicolo.

I **commi 3 e 4** disciplinano l'installazione di strutture portabiciclette, portasci e portabagagli sui veicoli delle categorie **M2 e M3**, destinati al trasporto di persone con più di otto posti oltre al conducente, e sui veicoli delle categorie **M1 e N1**, rispettivamente destinati al trasporto di persone fino a otto posti oltre al conducente e al trasporto di merci fino a 3,5 tonnellate.

In particolare, il **comma 3** consente, per i veicoli delle categorie internazionali **M2 e M3**, l'utilizzo di strutture portabiciclette o portasci applicate a sbalzo anteriormente, secondo le prescrizioni impartite con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 4** consente, sui veicoli delle categorie internazionali **M1 e N1**, l'installazione posteriormente a sbalzo di strutture amovibili portabagagli, portasci e portabiciclette poggianti sul gancio di traino. Qualora tali strutture, con o senza carico, occultino dispositivi di illuminazione e segnalazione visiva o l'alloggiamento della targa, esse sono considerate a tutti gli effetti carico del veicolo e possono essere installate e utilizzate soltanto nel rispetto delle prescrizioni stabilite con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 5** vieta, sulle **biciclette**, sui **cicli a propulsione**, sui **motocicli** e sui **ciclomotori a due ruote**, il trasporto di oggetti che sporgano lateralmente rispetto all'asse del veicolo o longitudinalmente rispetto alla relativa sagoma per **oltre cinquanta centimetri**.

Il **comma 6** vieta, salvo quanto previsto dai commi 3 e 4, il trasporto di **cose o oggetti divisibili** che sporgano oltre la sagoma del veicolo.

Il **comma 7** stabilisce che gli **accessori mobili** non possono sporgere, durante le oscillazioni, al di fuori della sagoma propria del veicolo né strisciare sul terreno.

Il **comma 8** vieta di trasportare o trainare **cose che striscino sul terreno**, anche se parzialmente sostenute da ruote.

Il **comma 9** disciplina infine la **segnalazione dei carichi sporgenti**. La sporgenza longitudinale deve essere segnalata mediante uno speciale pannello quadrangolare rivestito di materiale retroriflettente; quando il carico occupa in larghezza l'intera parte posteriore del veicolo, devono essere utilizzati due pannelli collocati trasversalmente alle estremità del carico o della sagoma sporgente.

Rispetto alla disciplina vigente, l'articolo riprende principalmente l'**articolo 164** del codice della strada. Dalla tabella di raffronto emerge, tra l'altro, che la disciplina del comma 3 si coordina con la normativa tecnica già vigente sulle strutture portabiciclette e portasci per autobus, mentre il comma 4 recepisce la disciplina delle strutture amovibili posteriori applicabili ai veicoli M1 e N1. Costituisce inoltre una **nuova introduzione** il **comma 6**, volto a chiarire espressamente che le cose o gli oggetti divisibili non possono sporgere oltre la sagoma del veicolo; la disciplina del **comma 5** estende inoltre alle biciclette e ai cicli a propulsione una prescrizione già prevista per motocicli e ciclomotori.

Quanto alle sanzioni, la **Tabella 1** prevede per tutte le violazioni dell'articolo una sanzione pecuniaria da **80 a 320 euro**, alla quale si accompagnano però conseguenze differenti a seconda della fattispecie:

- per le violazioni dei **commi 1 e 2**, la sanzione è accompagnata dall'**immobilizzazione del veicolo** e dalla decurtazione di **3 punti**;
- per le violazioni dei **commi 3 e 4**, relative al mancato rispetto delle prescrizioni applicabili alle strutture portabiciclette, portasci e portabagagli, sono previste l'**immobilizzazione del veicolo** e la decurtazione di **3 punti**;
- per la violazione del **comma 5**, è prevista la decurtazione di **1 punto**, senza immobilizzazione del veicolo;
- per la violazione del **comma 6**, sono previste l'**immobilizzazione del veicolo** e la decurtazione di **2 punti**;
- per le violazioni dei **commi 7, 8 e 9**, sono previste l'**immobilizzazione del veicolo** e la decurtazione di **3 punti**.

L'**articolo 59** (*Modalità di conduzione e di trasporto di persone, animali e oggetti su veicoli*) disciplina le **modalità di conduzione dei veicoli** e il **trasporto di persone, animali e oggetti**.

Il **comma 1** stabilisce il principio secondo cui, durante la marcia, il conducente deve disporre della più ampia libertà di movimento per effettuare in sicurezza le manovre necessarie. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 97, è pertanto **vietata la conduzione** di un veicolo qualora il conducente indossi **apparecchi gessati**, **bendature**, **fasciature** o **altri** apparecchi correttivi che ne **limitino la piena libertà di movimento**.

Il **comma 2** reca **specifiche prescrizioni** per **motocicli**, **ciclomotori** e **cicli a propulsione a due ruote**.

In particolare, il conducente deve avere libero uso delle braccia, delle mani e delle gambe, mantenere una posizione corretta e reggere il manubrio secondo le modalità prescritte (**lettera *a*)**); è vietato procedere sollevando la ruota anteriore (**lettera *b*)**); è vietato trasportare minori di cinque anni (**lettera *c*)**); l'eventuale passeggero deve essere seduto in modo stabile ed equilibrato nella posizione determinata dalle apposite attrezzature del veicolo (**lettera *d*)**).

Il **comma 3** vieta sui **ciclomotori** il trasporto di persone diverse dal conducente quando il posto per il passeggero non sia espressamente indicato nel certificato di circolazione.

I **commi da 4 a 7** disciplinano il **trasporto di persone** sulle **biciclette** e sui **monopattini elettrici**.

In particolare, il **comma 4** vieta al conducente di una bicicletta di trasportare altre persone, salvo che il veicolo sia appositamente costruito e attrezzato a tale scopo; il **comma 5** consente al conducente maggiorenne di una bicicletta a due ruote di trasportare **fino a due bambini di età non superiore a otto anni**, purché assicurati con attrezzature conformi al regolamento; il **comma 6** consente sulle biciclette a quattro ruote simmetriche, appositamente costruite per il trasporto di persone, il trasporto di un **massimo di quattro persone adulte, compreso il conducente**, e di **due bambini fino a dieci anni**; il **comma 7** vieta sui **monopattini elettrici** il trasporto di altre persone oltre al **conducente**.

Il **comma 8** prevede, salvo quanto disposto dall'articolo 111, che il numero delle persone trasportate sedute o, ove consentito, in piedi non possa superare quello indicato nei documenti di circolazione.

Il **comma 9** stabilisce che, durante la marcia, i **passeggeri** dei veicoli a motore non possano limitare la libertà di movimento del conducente né ostacolarne la visibilità. Sui veicoli a motore diversi dai motocicli e dai ciclomotori a due ruote, il conducente e i passeggeri non possono inoltre determinare sporgenze dalla sagoma trasversale del veicolo.

I **commi 10 e 11** disciplinano il **trasporto degli animali**.

Il **comma 10** vieta, sui veicoli non appositamente costruiti o autorizzati per il trasporto di animali, il trasporto di animali da compagnia in condizioni tali da costituire impedimento o pericolo per la guida, consentendolo quando gli animali siano assicurati mediante cintura omologata, custoditi in apposita gabbia o contenitore ovvero sistemati nel vano posteriore separato dal posto di guida mediante rete o altro mezzo idoneo. Il **comma 11** consente, sulle biciclette, sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote, il trasporto di un animale domestico, purché custodito in apposita gabbia o contenitore e nel rispetto dei limiti di sporgenza di cui all'articolo 58, comma 5.

Rispetto alla disciplina vigente, l'articolo riordina disposizioni contenute principalmente negli articoli **115, 169, 170 e 182** del codice della strada. Dalla tabella di raffronto emerge, in particolare, che il **comma 1** specifica espressamente il divieto di condurre il veicolo con apparecchi o fasciature che limitino la libertà di movimento. Il **comma 5** riformula inoltre la disciplina vigente, consentendo al conducente maggiorenne di una bicicletta a due ruote il trasporto di **due bambini fino a otto anni**, anziché di un solo bambino. La disciplina del **comma 7** recepisce invece nel codice il **divieto di trasporto di altre persone sui monopattini elettrici** già previsto dalla legislazione vigente.

Quanto alle sanzioni, la **Tabella 1** prevede, per numerose violazioni dell'articolo, la sanzione da **80 a 320 euro**, spesso accompagnata dalla decurtazione di **1 punto**.

In particolare:

- per la violazione del **comma 1**, la sanzione è da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **1 punto**;
- per la violazione del **comma 2, lettera *a*)**, la sanzione è da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **1 punto**;
- per la violazione del **comma 2, lettera *b*)**, relativa alla conduzione del veicolo con la ruota anteriore sollevata, la sanzione è da **80 a 320 euro**, con **divieto di marcia per sessanta giorni** e decurtazione di **1 punto**;
- per la violazione del **comma 2, lettera *c*)**, relativa al trasporto di minori di cinque anni, la sanzione è da **150 a 600 euro**;
- per la violazione del **comma 2, lettera *d*)**, la sanzione è da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **1 punto**;
- per la violazione del **comma 3**, la sanzione è da **80 a 320 euro**, senza decurtazione di punti;
- per le violazioni dei **commi 4 e 5**, relative al trasporto di persone sulle biciclette, la sanzione è da **25 a 100 euro**;
- per le violazioni dei **commi 6 e 7**, rispettivamente relative alle biciclette a quattro ruote simmetriche e ai monopattini elettrici, la sanzione è da **40 a 160 euro**;

- per le violazioni dei **commi 8, 9, 10 e 11**, la sanzione è da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **1 punto**.

L'**articolo 60** (*Circolazione degli animali, degli armenti e delle greggi e dei veicoli a trazione animale*) è l'ultimo articolo del Capo II e disciplina la **circolazione su strada degli animali**, degli **armenti** e delle **greggi**, nonché dei **veicoli a trazione animale**.

I **commi 1 e 2** stabiliscono il **numero minimo di conducenti** necessario per gli animali da tiro non attaccati a un veicolo, per gli animali da soma o da sella, per gli animali indomiti o pericolosi e per gli altri animali isolati o in piccoli gruppi. Il conducente deve mantenere costantemente il controllo degli animali e condurli in modo da evitare intralcio o pericolo per la circolazione.

I **commi 3 e 4** disciplinano gli **obblighi di segnalazione luminosa**.

In particolare, di notte e negli ulteriori casi previsti dall'articolo 53, salvo che la strada sia sufficientemente illuminata o interna a un centro abitato, deve essere utilizzato un dispositivo idoneo a proiettare in orizzontale una luce arancione in tutte le direzioni. Il **comma 4** consente inoltre di legare alla parte posteriore dei veicoli a trazione animale non più di due animali senza conducente e senza le luci di cui al comma 3, purché non sia ostacolata la visibilità dei dispositivi luminosi del veicolo.

I **commi 5, 6 e 7** disciplinano la conduzione su strada degli **armenti**, delle **greggi** e delle altre **moltitudini di animali**.

Per gruppi fino a cinquanta unità è richiesto almeno un guardiano e, per gruppi superiori, almeno due; i guardiani devono regolare il transito lasciando libera sulla sinistra almeno metà della carreggiata e frazionare i gruppi superiori a cinquanta unità. Le moltitudini di animali non possono sostare sulla strada e, di notte, devono essere precedute e seguite da un guardiano munito di apposito dispositivo luminoso.

Il **comma 8** disciplina la conduzione dei **veicoli a trazione animale**, richiedendo la presenza di un conducente che non può abbandonare la guida durante la marcia e che deve mantenere costantemente il controllo degli animali. Per i veicoli trainati da più di tre animali è richiesta la presenza di due conducenti.

Il **comma 9** stabilisce che, salvo il caso dei **trasporti funebri**, un veicolo adibito al trasporto di persone o di cose non può essere trainato da più di due animali se a due ruote, né da più di quattro animali se a quattro ruote.

Il **comma 10** consente che i veicoli adibiti al trasporto di cose siano trainati da un numero di animali superiore ai limiti previsti dal comma 9 quando ciò sia necessario per superare forti pendenze o per altre comprovate esigenze, **previa autorizzazione** dell'ente proprietario della strada; nei centri abitati, l'autorizzazione è rilasciata in ogni caso dal sindaco.

Rispetto alla disciplina vigente, l'articolo riordina disposizioni contenute negli **articoli 183 e 184** del codice della strada. In particolare, i commi da 1 a 7 riprendono prevalentemente la disciplina dell'articolo 184, mentre i commi da 8 a 10 riproducono disposizioni attualmente contenute nell'articolo 183.

Quanto alle sanzioni, la **Tabella 1** prevede:

- per le violazioni dei **commi da 1 a 7** e del **comma 10**, la sanzione da **40 a 160 euro**;
- per la violazione del **comma 8**, relativa alla conduzione dei veicoli a trazione animale, la sanzione da **25 a 100 euro**;
- per la violazione del **comma 9**, relativa al numero massimo di animali impiegabili per il traino, la sanzione da **25 a 100 euro**.

Non sono previste, per tali fattispecie, sanzioni accessorie né decurtazioni di punti.

CAPO III – NORME A TUTELA DEGLI UTENTI VULNERABILI

Articoli 61-66
(Norme a tutela degli utenti vulnerabili)

Gli **articoli da 61 a 66** (**Capo III del Titolo II**) disciplinano le **norme a tutela degli utenti vulnerabili della strada**, riunendo in un quadro organico disposizioni oggi contenute in diverse parti del codice vigente e nella legislazione speciale. Le disposizioni riguardano il **comportamento dei ciclisti** e i doveri dei conducenti nei loro confronti (articolo 61), la **circolazione dei monopattini elettrici** (articolo 62) e degli **altri dispositivi di micromobilità** (articolo 63), le **regole di comportamento dei pedoni** e gli obblighi dei conducenti a loro tutela (articolo 64), le **agevolazioni di circolazione e sosta per le persone con disabilità** (articolo 65) e la tutela delle **donne in stato di gravidanza e delle persone che accompagnano bambini fino a due anni di età** (articolo 66). Tra le principali novità figurano la disciplina della **circolazione in gruppo dei ciclisti sportivi**, l'introduzione di ulteriori **obblighi di cautela e visibilità per i pedoni**, la previsione del **contrassegno europeo di parcheggio (EPC)**, con ampliamento dei requisiti di rilascio e validità decennale, l'obbligo di adesione dei comuni alla **Piattaforma unica nazionale informatica dei contrassegni unici** e l'estensione delle **agevolazioni di sosta connesse al «permesso rosa»**.

Il **Capo III del Titolo II** dello schema di decreto legislativo, dedicato alle **norme a tutela degli utenti vulnerabili della strada**, riunisce in un quadro organico disposizioni attualmente distribuite in diverse parti del codice della strada vigente.

Secondo la relazione illustrativa, l'introduzione di un Capo autonomo risponde alla scelta di attribuire **rilievo sistematico alla tutela degli utenti vulnerabili**, rafforzandone la protezione e assicurando una maggiore **chiarezza dei precetti**, attraverso una più puntuale individuazione dei comportamenti prescritti o vietati.

La nozione di **«utente vulnerabile della strada»**, recata dall'articolo 11, comma 1, lettera *ii)*, dell'Allegato I.1, comprende i **pedoni, le persone con disabilità, i ciclisti, i conducenti di monopattini, ciclomotori e motocicli**, nonché gli altri soggetti che necessitano di particolare tutela rispetto ai pericoli della circolazione. Il Capo III non reca tuttavia disposizioni specificamente dedicate ai conducenti di ciclomotori e motocicli, la cui disciplina è contenuta in altre parti dello schema.

Quanto ai **principi e criteri direttivi** di cui all'**articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177**, ai fini delle disposizioni del presente Capo rilevano, in particolare:

- il **comma 3, lettera *b)***, relativo alla revisione delle definizioni e alla tutela delle categorie particolarmente vulnerabili;
- la **lettera *c)***, concernente l'armonizzazione con la disciplina in materia di disabilità;
- la **lettera *q)***, concernente la sosta dei veicoli al servizio delle persone con disabilità, delle donne in stato di gravidanza e dei genitori con bambini di età inferiore a due anni.

Vengono inoltre in rilievo:

- la **lettera *e)***, relativa alla revisione delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio;
- la **lettera *f)*, numeri 1) e 2)**, relativa alla graduazione delle sanzioni in funzione della gravità e dell'effettiva pericolosità delle condotte e all'aggravamento delle sanzioni per i comportamenti lesivi degli utenti vulnerabili;
- le **lettere *i)* e *l)*, numero 1)**, relative alla disciplina dei velocipedi e dei dispositivi di micromobilità individuale.

Viene infine in rilievo il principio generale di cui al **comma 2, alinea**, che impone di recepire le disposizioni della legge n. 177 del 2024, tra le quali quelle in materia di monopattini elettrici e di circolazione dei velocipedi.

Come per le altre norme di comportamento dello schema, gli articoli del Capo individuano gli **obblighi e i divieti**, mentre le corrispondenti **sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie**, nonché le eventuali **decurtazioni di punti dalla patente**, sono riportate nella **Tabella 1 allegata allo schema**, richiamata dall'articolo 121. Delle sanzioni si dà conto nell'esame dei singoli articoli.

Sotto il **profilo finanziario**, la relazione tecnica evidenzia che le disposizioni non prevedono nuovi organismi, incrementi delle dotazioni organiche o nuove autorizzazioni di spesa. Le attività amministrative, autorizzatorie e di controllo sono svolte nell'ambito delle competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai comuni, agli enti proprietari delle strade e agli organi di polizia stradale, mentre gli oneri relativi a dispositivi, contrassegni e dotazioni di sicurezza restano a carico dei soggetti interessati.

L'**articolo 61** *(Comportamento dei ciclisti e dei conducenti dei veicoli in loro presenza)* disciplina le **regole di comportamento dei ciclisti** e gli **obblighi dei conducenti dei veicoli a motore nei loro confronti**, riordinando disposizioni attualmente contenute, in particolare, negli articoli 182, 145 e 191 del codice della strada vigente. La disposizione introduce inoltre specifiche regole per i **ciclisti sportivi**, per l'attraversamento delle carreggiate e per la tutela dei ciclisti nei confronti del traffico motorizzato.

Il **comma 1** stabilisce che, durante la marcia ordinaria su strada in **sede promiscua**, i ciclisti sono tenuti al rispetto delle norme di comportamento del Titolo II, salvo quanto diversamente previsto dal medesimo articolo.

Il **comma 2** conferma l'obbligo di utilizzare le **piste ciclabili, le corsie ciclabili e le corsie ciclabili per doppio senso ciclabile**, ove esistenti, fermi restando gli eventuali divieti previsti per particolari categorie di velocipedi e resi noti mediante apposita segnaletica.

Il **comma 3** precisa che alle predette infrastrutture si applicano, in quanto compatibili, le norme generali sulla circolazione stradale. Quando le piste ciclabili si interrompono per immettersi in carreggiate a traffico veloce o per attraversarle, i ciclisti devono effettuare le manovre con la **massima cautela e prudenza**, evitando cambi improvvisi di direzione e altre condotte pericolose.

Il **comma 4** esclude dall'obbligo di utilizzare le infrastrutture ciclabili i **ciclisti sportivi** che mantengano una velocità tale da non costituire intralcio o pericolo per la circolazione (lettera *a*), nonché la circolazione delle biciclette sulle **strade urbane ciclabili, sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili** (lettera *b*). La nozione di «**ciclisti sportivi**» è definita dall'articolo 11, comma 1, lettera *c*), dell'Allegato I.1 e comprende i conducenti di velocipedi impegnati in attività di gara o di allenamento sportivo, anche amatoriale, in grado di mantenere un'andatura sostenuta.

Il **comma 5** individua le **regole di condotta dei ciclisti durante la marcia in sede promiscua**, prevedendo, in particolare:

- il divieto di effettuare **scarti improvvisi o movimenti a zig-zag** che possano costituire intralcio o pericolo per i veicoli che seguono (lettera *a*);
- l'obbligo, nelle **svolte a sinistra** su carreggiate a più corsie per senso di marcia, di attraversare tenendo il velocipede a mano e rispettando le regole previste per i pedoni, quando il traffico sia particolarmente intenso o le circostanze lo richiedano (lettera *b*);
- l'utilizzo degli **attraversamenti ciclabili** o, in loro assenza, degli **attraversamenti pedonali**, con l'obbligo di fermarsi prima di impegnare la carreggiata e di condurre il velocipede a mano qualora i pedoni abbiano già impegnato l'attraversamento (lettera *c*);
- la possibilità, nelle **rotatorie urbane a più corsie** prive di piste o corsie ciclabili, di procedere in prossimità dell'isola centrale, salvo che nel tratto prossimo all'uscita (lettera *d*);

- l'obbligo di **segnalare con il braccio** le manovre di svolta e di fermata (lettera *e*);
- l'obbligo di mantenere una **visuale libera** e, quando ciò non sia possibile, di proseguire a piedi (lettera *f*);
- l'obbligo di condurre il velocipede **a mano nelle aree pedonali urbane e sulle piste ciclopedonali**, qualora la circolazione possa costituire intralcio o pericolo per i pedoni (lettera *g*);
- l'obbligo, in assenza di **semafori specifici per i velocipedi**, di rispettare le indicazioni semaforiche previste per i pedoni (lettera *h*).

Il **comma 6** conferma l'obbligo di procedere su **un'unica fila** quando le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, su non più di due file affiancate. Fuori dai centri abitati i ciclisti devono procedere sempre su un'unica fila, salvo il caso in cui uno di essi abbia meno di dieci anni e proceda alla destra dell'altro. Tali disposizioni non si applicano ai **ciclisti sportivi** né alla circolazione sulle strade urbane ciclabili, sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili.

Il **comma 7** introduce una specifica disciplina della **circolazione in gruppo dei ciclisti sportivi**, consentendo loro di procedere affiancati su un massimo di due file, purché non occupino più di una corsia e non mantengano una velocità particolarmente ridotta. I gruppi non possono comprendere più di **otto biciclette** e devono mantenere tra loro una distanza di almeno **cinquanta metri**, al fine di agevolare le manovre di sorpasso. L'obbligo relativo alla distanza non si applica agli allenamenti organizzati richiamati dalla disposizione.

A tale riguardo, si segnala che il comma 7 rinvia agli «**allenamenti organizzati di cui all'articolo 67**», mentre tale articolo disciplina le competizioni sportive su strada. Gli **allenamenti organizzati con biciclette** sono invece espressamente disciplinati dall'**articolo 271 dello schema***Si valuti pertanto l'opportunità di correggere il rinvio, sostituendo il riferimento all'articolo 67 con quello all'articolo 271.*

Il **comma 8** vieta alle biciclette di **trainare altri veicoli o di essere trainate**, consentendo tuttavia il traino di **rimorchi appositamente costruiti**, nel rispetto delle caratteristiche e dei limiti stabiliti dall'Allegato VI.1 e dal regolamento previsto dall'articolo 289.

Il **comma 9** vieta di **condurre animali legati alla bicicletta**. Rispetto all'articolo 182, comma 3, del codice vigente, che vieta ai ciclisti di condurre animali, la formulazione dello schema circoscrive espressamente il divieto agli animali legati al velocipede.

Il **comma 10** introduce l'obbligo di dotare di un'apposita **bandierina di segnalazione** le biciclette il cui posto a sedere si trovi a un'altezza dal suolo inferiore a **quaranta centimetri**. Le caratteristiche della bandierina sono demandate al regolamento di cui all'articolo 289. Secondo la tabella di raffronto, la previsione è diretta, in particolare, a migliorare la visibilità delle ***handbike***, caratterizzate da un'altezza ridotta rispetto agli altri veicoli.

I **commi da 11 a 13** disciplinano gli **obblighi dei conducenti dei veicoli a motore nei confronti dei ciclisti**.

In particolare, il **comma 11** prevede che, sulle **strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili**, i conducenti dei veicoli a motore debbano prestare particolare attenzione ai ciclisti e, quando necessario, fermarsi per dare loro la precedenza qualora questi tardino a scansarsi.

La disposizione integra la disciplina dell'articolo 145, comma 4-*bis*, del codice vigente, introducendo un espresso obbligo di arresto e precedenza.

Il **comma 12** impone ai conducenti dei veicoli a motore di **dare la precedenza alle biciclette che circolano sulle corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua**.

Il **comma 13**, infine, stabilisce che, quando il traffico non sia regolato da agenti o da semafori, i conducenti dei veicoli a motore debbano **dare la precedenza ai ciclisti che transitano sugli attraversamenti ciclabili o si trovano nelle loro immediate prossimità**, rallentando gradualmente e, se necessario, fermandosi. L'obbligo opera anche quando il conducente effettua una svolta.

La disposizione estende così agli **attraversamenti ciclabili** una tutela analoga a quella prevista dall'articolo 191, comma 1, del codice vigente per gli attraversamenti pedonali.

Rispetto alla disciplina vigente, le principali **innovazioni** riguardano quindi il regime dei **ciclisti sportivi** (commi 4 e 7), alcune modalità di **attraversamento e circolazione nelle rotatorie** (comma 5), l'obbligo della **bandierina di segnalazione** per le biciclette con seduta particolarmente bassa (comma 10) e il rafforzamento degli **obblighi di precedenza dei conducenti dei veicoli a motore** (commi 11 e 13).

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede, per gran parte delle violazioni dell'**articolo 61** relative alle regole di condotta dei ciclisti, sanzioni amministrative pecuniarie comprese tra **40 e 160 euro**. Per le violazioni degli obblighi relativi all'utilizzo delle infrastrutture ciclabili e alle cautele da osservare in corrispondenza delle relative interruzioni, di cui ai **commi 2 e 3**, è invece prevista una sanzione da **25 a 100 euro**. Nel codice vigente, l'**articolo 182, comma 10**, prevede in via generale, per le violazioni delle

disposizioni del medesimo articolo, una sanzione da **26 a 102 euro**, elevata a **42-173 euro** per i velocipedi di cui al comma 6.

Per le violazioni degli obblighi posti a carico dei conducenti dei veicoli a motore nelle **strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili** e in relazione alle **corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua**, di cui ai **commi 11 e 12**, lo schema prevede una sanzione da **150 a 600 euro** e, in caso di reiterazione nel biennio, il **divieto di guida per trenta giorni**. Le corrispondenti disposizioni sono attualmente contenute nell'**articolo 145, commi 4-*bis* e 4-*ter***, del codice vigente, la cui violazione è punita con la sanzione da **167 a 665 euro**; in caso di reiterazione nel biennio, l'**articolo 145, comma 11**, prevede la **sospensione della patente da uno a tre mesi**.

Il **comma 13** introduce inoltre una specifica disciplina della precedenza in corrispondenza degli **attraversamenti ciclabili**, imponendo ai conducenti, quando il traffico non è regolato da agenti o da lanterne semaforiche, di dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai ciclisti che transitano sugli attraversamenti o si trovano nelle loro immediate prossimità. La violazione è punita con una sanzione da **150 a 600 euro**, senza sanzioni accessorie. La disposizione non trova una fattispecie direttamente corrispondente nel codice vigente, ma, come evidenziato nella tavola di raffronto, è ispirata alla disciplina dell'**articolo 191, comma 1**, relativa alla precedenza ai pedoni sugli attraversamenti pedonali; per la violazione delle disposizioni dell'articolo 191, il **comma 4** prevede una sanzione da **167 a 665 euro**.

Nel complesso, lo schema **rimodula il trattamento sanzionatorio** delle condotte dei ciclisti e dei conducenti dei veicoli a motore in loro presenza: per alcune violazioni riferite ai ciclisti gli importi sono aumentati, mentre per altre risultano sostanzialmente allineati o lievemente inferiori rispetto alla disciplina vigente; per gli obblighi posti a carico dei conducenti dei veicoli a motore nelle situazioni considerate dai commi 11-13 sono previste sanzioni pecuniarie lievemente inferiori rispetto a quelle attualmente applicabili ai sensi degli articoli 145 e 191. È inoltre introdotta una **specifica tutela sanzionatoria dei ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili**.

L'**articolo 62** *(Circolazione dei monopattini elettrici)* disciplina la **circolazione dei monopattini elettrici**, inserendo nel codice della strada le disposizioni attualmente contenute nell'articolo 1, commi 75 e seguenti, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, come modificate, da ultimo, dall'articolo 14 della legge n. 177 del 2024. Secondo la relazione illustrativa, la disposizione è volta a ricondurre la disciplina della micromobilità elettrica all'interno del nuovo codice, superandone l'attuale collocazione in una normativa speciale.

Il **comma 1** vieta la circolazione dei monopattini elettrici che non rispettino i **requisiti tecnici, identificativi e assicurativi** prescritti. In particolare, il divieto riguarda i mezzi:

- aventi caratteristiche difformi da quelle stabilite dal **Titolo VI** dello schema (lettera *a*), dotati di **posti a sedere** (lettera *b*) o di motore con potenza nominale continua superiore a **0,5 kW** (lettera *c*);
- privi di **segnalatore acustico funzionante, regolatore di velocità, marcatura CE, indicatori di svolta** o **freni su entrambe le ruote** (lettere da *d)* a *h*);
- privi di **contrassegno identificativo**, muniti di contrassegno non visibile, alterato o contraffatto, oppure sprovvisti di **copertura assicurativa** (lettere *i), l)* e *m*).

Le caratteristiche tecniche dei monopattini sono disciplinate dall'**articolo 212 dello schema**, che rinvia a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Con specifico riferimento al **contrassegno identificativo**, si segnala che l'articolo 62, comma 1, lettere *i)* e *l)*, mantiene il divieto di circolazione per i monopattini privi del contrassegno o muniti di contrassegno irregolare, ma non disciplina le **modalità di richiesta, rilascio e produzione** del medesimo.

Tali profili sono attualmente regolati dall'articolo 1, comma 75-*vicies quater*, della legge n. 160 del 2019, introdotto dall'**articolo 14 della legge n. 177 del 2024**. La disposizione vigente prevede, in particolare, l'obbligo per i proprietari dei monopattini di richiedere il rilascio di un apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, la cui produzione è affidata all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato secondo modalità definite con decreto ministeriale, e disciplina altresì gli ulteriori profili connessi alla formazione e alla gestione del contrassegno.

Tale disciplina non risulta espressamente riprodotta né dall'articolo 62, né dall'articolo 212, relativo alle caratteristiche tecniche dei monopattini, né dall'articolo 230, concernente la disciplina delle targhe.

La questione assume rilievo anche in considerazione del fatto che l'**articolo 292, comma 1, lettera *h)***, dello schema dispone l'abrogazione dei commi da 75 a 75-*vicies quinquies* dell'articolo 1 della legge n. 160 del 2019, nei quali è attualmente contenuta anche la disciplina relativa al contrassegno.

Sotto questo profilo, si segnala inoltre che l'**articolo 35, comma 2, della legge n. 177 del 2024** prevede che i decreti legislativi adottati nell'esercizio della delega **«recepiscono comunque le disposizioni di cui alla presente legge».** La mancata trasposizione nel nuovo codice delle disposizioni relative alla richiesta, alla produzione e al rilascio del contrassegno assume pertanto rilievo non soltanto sotto il profilo del coordinamento con l'abrogazione della normativa vigente, ma anche rispetto al vincolo di recepimento delle disposizioni introdotte dalla stessa legge delegante.

Potrebbe pertanto valutarsi la coerenza della mancata riproduzione di tale disciplina con l'articolo 35, comma 2, della legge n. 177 del 2024, nonché l'opportunità di integrare lo schema mediante una disciplina espressa delle modalità di richiesta, produzione e rilascio del contrassegno identificativo, anche attraverso un rinvio alla competente fonte attuativa.

Il **comma 2** individua i **requisiti di equipaggiamento e le norme di condotta** applicabili alla circolazione. Sono previsti, in particolare, l'obbligo di dotare il monopattino di **luce bianca anteriore, luce rossa posteriore e catadiottri rossi posteriori**, con accensione delle luci nelle ore e nelle condizioni prescritte (lettera *a*), nonché l'obbligo di indossare **giubbotto o bretelle retroriflettenti** nelle ore di oscurità (lettera *b*). Il conducente deve aver compiuto **quattordici anni** (lettera *c*) e indossare un **casco conforme alle norme tecniche armonizzate** (lettera *d*).

La disposizione vieta inoltre il **trasporto di altre persone, oggetti o animali** e il traino da parte di altri veicoli (lettera *e*), la circolazione sui **marciapiedi e sui passaggi pedonali** (lettera *f*) e la marcia **contromano** (lettera *g*). Il conducente deve mantenere il **libero uso delle braccia e delle mani** e reggere il manubrio con entrambe le mani (lettere *h*) e *i*).

Quanto agli **ambiti di circolazione**, la lettera *l)* consente di utilizzare i monopattini sulle **strade destinate alla circolazione delle biciclette, ad eccezione di quelle extraurbane**, oppure sulle **strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h**. La lettera *m)* fissa i limiti di velocità a **6 km/h nelle aree pedonali** e a **20 km/h sulle altre strade**, mentre la lettera n) prevede l'obbligo di **comunicare la variazione di residenza o di sede del proprietario**.

Il **comma 3** vieta la **sosta dei monopattini sui marciapiedi**, salvo che nelle aree riservate individuate dai comuni e segnalate ai sensi dell'articolo 25, comma 3, dello schema. Resta consentita, ai sensi dell'articolo 57, comma 12, la sosta negli stalli riservati a biciclette, ciclomotori e motoveicoli.

I **commi da 4 a 8** introducono ulteriori **regole di comportamento**, in parte modellate su quelle previste per i **velocipedi**.

In particolare, il **comma 4** vieta di procedere affiancati in numero superiore a due o di circolare affiancati quando le condizioni del traffico non lo consentano, fatte salve le strade urbane ciclabili, gli itinerari ciclopedonali e le zone ciclabili. Il **comma 5** impone di condurre il mezzo **a mano** quando la circolazione costituisca intralcio o pericolo per i pedoni.

Il **comma 6** vieta gli **scatti improvvisi e i movimenti a zig-zag** durante la marcia in sede promiscua. Il **comma 7** vieta di attraversare la carreggiata quando il traffico sia particolarmente intenso o le circostanze non

consentano di farlo in sicurezza, imponendo in tali casi la conduzione del mezzo a mano. Il **comma 8**, infine, richiede la **massima cautela** nelle manovre effettuate in corrispondenza dell'interruzione delle piste ciclabili, dell'immissione su carreggiate a più corsie per senso di marcia e dell'attraversamento della carreggiata.

Rispetto alla disciplina vigente, la principale modifica sostanziale riguarda gli **ambiti nei quali è consentita la circolazione**. L'articolo 1, comma 75-*terdecies*, della legge n. 160 del 2019, come modificato dalla legge n. 177 del 2024, prevede che i monopattini possano circolare **solo sulle strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h**. Il comma 2, lettera *l)*, dello schema ammette espressamente anche la circolazione sulle **strade destinate alle biciclette**, con esclusione di quelle extraurbane.

Secondo la relazione illustrativa e la tabella di raffronto, tale riformulazione intende superare un'interpretazione meramente letterale della modifica del 2024, chiarendo che i monopattini, equiparati ai velocipedi dalla legislazione vigente, possono continuare a circolare nelle aree destinate alle biciclette e negli altri spazi compatibili con la relativa disciplina. La relazione precisa che la modifica introdotta nel 2024 era diretta soprattutto a escludere la circolazione sulle strade extraurbane.

Al riguardo, si segnala che l'**articolo 35, comma 2, della legge n. 177 del 2024** prevede che i decreti legislativi adottati nell'esercizio della delega **«recepiscono comunque le disposizioni di cui alla presente legge».** La formulazione dell'articolo 62, comma 2, lettera *l)*, si fonda pertanto su un'interpretazione della portata della modifica introdotta nel 2024 che non coincide pienamente con il dato letterale della disposizione, la quale limita espressamente la circolazione alle sole strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h.

Potrebbe pertanto valutarsi se la riformulazione proposta, pur giustificata nella relazione illustrativa in funzione del coordinamento con l'equiparazione dei monopattini ai velocipedi e con l'esclusione della circolazione extraurbana, risulti pienamente coerente con l'articolo 35, comma 2, della legge n. 177 del 2024, nella parte in cui prescrive il recepimento delle disposizioni della medesima legge.

Ulteriori differenze rispetto alla disciplina vigente riguardano:

- l'estensione del **divieto di circolazione ai passaggi pedonali** e la mancata riproduzione, nel comma 2, lettera *f)*, dell'espressa previsione relativa alla sola conduzione a mano sui marciapiedi;
- la previsione della sola **luce bianca anteriore**, senza riprodurre la possibilità della luce gialla contemplata dalla normativa vigente;
- la diversa formulazione dei divieti di traino e trasporto, che non riproduce espressamente il divieto di **trainare altri veicoli** e quello di **condurre animali**;
- il riferimento, per il **casco**, alle **norme tecniche armonizzate**, in luogo dell'indicazione delle specifiche norme UNI EN 1078 e UNI EN 1080;

- la mancata riproduzione dell'eccezione all'obbligo di reggere il manubrio con entrambe le mani per segnalare la svolta, coerentemente con l'obbligo di dotare i mezzi di **indicatori di direzione**;
- l'inserimento tra le prescrizioni del comma 2 dell'obbligo di **comunicare la variazione di residenza o di sede del proprietario**, già previsto dalla disciplina vigente.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede per le violazioni dell'**articolo 62** importi in parte inferiori rispetto a quelli stabiliti dalla disciplina vigente recata dall'**articolo 1 della legge n. 160 del 2019**.

In particolare, per la circolazione con monopattini aventi caratteristiche difformi da quelle prescritte, dotati di posto a sedere o privi del segnalatore acustico, del regolatore di velocità, della marcatura CE, degli indicatori di svolta o dei freni, nonché per la circolazione con motore di potenza nominale continua superiore a **0,5 kW**, lo schema prevede una sanzione da **170 a 680 euro**, a fronte della sanzione da **200 a 800 euro** prevista dalla disciplina vigente. Per i monopattini aventi potenza nominale continua superiore a **1 kW**, alla sanzione pecuniaria si aggiunge la **confisca del veicolo**. La disciplina vigente prevede per le corrispondenti violazioni la sanzione da 200 a 800 euro e la confisca nei casi previsti dal comma 75-*vicies*.

Per le violazioni dei requisiti di equipaggiamento e delle norme di comportamento di cui al **comma 2**, compreso l'**obbligo del casco**, la Tabella 1 stabilisce una sanzione da **40 a 160 euro**. Per le corrispondenti condotte disciplinate dall'articolo 1, commi da 75-*sexies* a 75-*quaterdecies*, della legge n. 160 del 2019, la sanzione vigente è pari a **50-250 euro**. L'obbligo del casco, inizialmente limitato ai conducenti minorenni, è stato esteso a **tutti i conducenti** dalla legge n. 177 del 2024.

La sanzione da **40 a 160 euro** è prevista anche per l'**omessa comunicazione della variazione di residenza o di sede del proprietario**, attualmente punita con una somma da **100 a 400 euro**, nonché per la **sosta vietata sui marciapiedi**. La disciplina vigente assoggetta l'omessa comunicazione della variazione di residenza o di sede alla sanzione da 100 a 400 euro.

Restano invece pari a **100-400 euro** gli importi previsti per la circolazione con monopattino **privo di contrassegno identificativo**, con contrassegno **non visibile, alterato o contraffatto**, ovvero **privo della copertura assicurativa**. Tali importi corrispondono a quelli previsti dalla disciplina vigente.

Lo schema prevede inoltre una sanzione da **40 a 160 euro** per le violazioni delle regole di condotta di cui ai **commi da 4 a 8**, concernenti, tra l'altro, la marcia affiancata, l'obbligo di condurre il monopattino a mano quando sia di intralcio o pericolo per i pedoni, il divieto di effettuare scatti improvvisi o movimenti a zig-zag, le cautele nell'attraversamento della carreggiata e nella circolazione sulle piste ciclabili. Tali disposizioni precisano e sistematizzano specifiche regole di comportamento, in parte riconducibili a principi e prescrizioni già presenti nella disciplina dei monopattini o in quella applicabile ai velocipedi.

Nel complesso, emerge una **riduzione degli importi sanzionatori** per diverse violazioni relative alle caratteristiche tecniche del mezzo e alle regole di condotta. La rimodulazione si colloca nell'ambito del criterio direttivo di cui all'articolo 35, comma 3, lettera ***e)***, della legge n. 177 del 2024, che prevede la revisione delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio secondo principi di **effettività, ragionevolezza, proporzionalità, dissuasività e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea**.

Per la violazione dell'**obbligo del casco**, prevista dall'articolo 62, comma 2, lettera ***d)***, lo schema consente inoltre l'**accertamento mediante rilevamento a distanza**, ai sensi dell'articolo 139, comma 1, lettera ***l)***.

L'**articolo 63** *(Circolazione dei dispositivi di micromobilità)* disciplina la circolazione dei **dispositivi di micromobilità individuale, diversi dai monopattini elettrici**, subordinandola all'individuazione delle aree nelle quali tali dispositivi possono essere utilizzati e al rispetto delle relative caratteristiche tecniche.

In particolare, il **comma 1** vieta la circolazione dei dispositivi di micromobilità individuale **al di fuori delle aree individuate dai comuni**, in conformità alle direttive adottate con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**. Il medesimo decreto definisce le **caratteristiche tecniche** dei dispositivi. La disposizione non stabilisce un termine per la sua adozione.

Secondo la relazione illustrativa, l'articolo è diretto a fornire una **base normativa stabile e flessibile** alla disciplina della micromobilità, tenendo conto dell'evoluzione tecnologica e della possibile introduzione di nuove tipologie di dispositivi.

L'**articolo 213 dello schema** individua, in particolare, i dispositivi per la **micromobilità elettrica** negli ***hoverboard, segway*** **e** ***monowheel***, caratterizzati dalla presenza di un unico propulsore elettrico e dall'assenza di posti a sedere. Tali dispositivi non possono essere utilizzati per il trasporto di passeggeri o merci né per il traino. Ai sensi dell'**articolo 189, comma 2, lettera *c)***, essi **non sono considerati veicoli** ai fini del codice.

Si segnala, al riguardo, una **difformità di coordinamento normativo**: mentre l'articolo 63 demanda la definizione delle caratteristiche tecniche a un **decreto ministeriale**, l'articolo 213 rinvia, per la medesima materia, al **regolamento previsto dall'articolo 289**. Le disposizioni utilizzano inoltre espressioni differenti, riferendosi rispettivamente ai dispositivi di micromobilità «**individuale**» e ai dispositivi «**per la micromobilità elettrica**».

Si valuti pertanto l'opportunità di coordinare gli articoli 63 e 213, chiarendo l'ambito applicativo delle rispettive disposizioni e individuando

in modo univoco la fonte competente a disciplinare le caratteristiche tecniche dei dispositivi.

Rispetto alla disciplina vigente, la disposizione riprende, con modifiche, il contenuto dell'**articolo 14, comma 2, della legge n. 177 del 2024**, che sanziona la circolazione dei dispositivi di micromobilità elettrica diversi dai monopattini aventi caratteristiche non conformi a quelle stabilite con decreto ministeriale oppure utilizzati al di fuori dell'ambito territoriale della sperimentazione.

Si ricorda che la sperimentazione della micromobilità elettrica è stata prevista dall'**articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145**, e disciplinata dal **decreto ministeriale 4 giugno 2019, n. 229**.

Lo schema supera il riferimento alla **sperimentazione**, introducendo una disciplina destinata a operare a regime, nella quale l'individuazione delle **aree consentite alla circolazione** è affidata ai comuni, nel rispetto delle direttive ministeriali.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede, per le violazioni dell'**articolo 63**, una sanzione amministrativa pecuniaria da **170 a 680 euro**, senza decurtazione di punti.

La disposizione trova corrispondenza nell'**articolo 14, comma 2, della legge n. 177 del 2024**, che assoggetta alla sanzione da **200 a 800 euro** chi circola con un dispositivo di micromobilità elettrica diverso dai monopattini avente caratteristiche tecniche e costruttive non conformi a quelle definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ovvero fuori dell'ambito territoriale della sperimentazione individuato dal medesimo decreto. Lo schema, oltre a rideterminare l'importo della sanzione, riformula il precetto, vietando la circolazione dei dispositivi di micromobilità individuale **in luoghi diversi dalle aree individuate dai Comuni in conformità alle direttive adottate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, nonché con dispositivi non conformi alle caratteristiche tecniche definite dal medesimo decreto.

Resta confermata la **confisca del dispositivo** quando la violazione sia commessa con un mezzo avente **motore termico** o un motore elettrico con **potenza nominale continua superiore a 1 kW**; anche in tale ipotesi la Tabella 1 prevede la sanzione pecuniaria da **170 a 680 euro** e nessuna decurtazione di punti. La previsione riproduce, quanto alla sanzione accessoria, quella recata dall'articolo 14, comma 2, della legge n. 177 del 2024.

La rideterminazione degli importi interviene dunque su una **disciplina sanzionatoria introdotta dalla legge n. 177 del 2024**, riducendo il minimo edittale da **200 a 170 euro** e il massimo da **800 a 680 euro**. Essa si colloca nel quadro della delega di cui all'**articolo 35** della medesima legge, il cui **comma 2** stabilisce che i decreti legislativi «recepiscono comunque le disposizioni» della legge n. 177 del 2024, mentre il **comma 3, lettera *e)*** reca il criterio relativo alla revisione delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, secondo principi, tra l'altro, di **effettività, ragionevolezza, proporzionalità e dissuasività**.

L'**articolo 64** *(Comportamento dei pedoni e dei conducenti dei veicoli in loro presenza)* disciplina le **regole di comportamento dei pedoni** e gli **obblighi dei conducenti dei veicoli nei loro confronti**, riordinando le disposizioni attualmente contenute, in particolare, negli articoli 190, 191, 175 e 176 del codice della strada vigente. La disposizione introduce inoltre specifici **obblighi di cautela e visibilità per i pedoni** e rafforza la disciplina relativa alla loro sicurezza durante l'attraversamento della carreggiata.

Il **comma 1** stabilisce che i pedoni devono utilizzare i **marciapiedi, le banchine, i viali e gli altri spazi predisposti per il transito pedonale**. Quando tali spazi mancano, sono ingombri, interrotti o insufficienti, la circolazione è consentita esclusivamente sul lato opposto al senso di marcia dei veicoli, nelle carreggiate a doppio senso (lettera *a*), oppure sul margine destro, nelle carreggiate a senso unico (lettera *b*). Se l'illuminazione stradale è presente soltanto su un lato della carreggiata, i pedoni devono procedere lungo il **margine illuminato** (lettera *c*).

Il **comma 2** prescrive che, **di notte, sulle carreggiate prive di illuminazione pubblica**, i pedoni procedano uno dietro l'altro, lungo il margine della strada.

Rispetto all'articolo 190, comma 1, del codice vigente, l'obbligo non è più circoscritto alle strade esterne ai centri abitati.

Il **comma 3** vieta ai pedoni di **sostare o indugiare sulla carreggiata**, salvo i casi di necessità, nonché di sostare in gruppo sui marciapiedi, sulle banchine o presso gli attraversamenti pedonali, causando intralcio al normale transito degli altri pedoni.

Il **comma 4** dispone che le **macchine destinate all'uso dei bambini** possano circolare soltanto sulle parti della strada riservate ai pedoni, con le limitazioni stabilite dal regolamento di cui all'articolo 289.

La disposizione non riproduce il riferimento alle macchine per le persone con disabilità, la cui circolazione è disciplinata dall'articolo 65 dello schema.

Il **comma 5** conferma l'obbligo di utilizzare, per attraversare la carreggiata, gli **attraversamenti pedonali, i sottopassaggi e i soprappassaggi**, ove esistenti. L'attraversamento in altri punti è consentito soltanto quando tali infrastrutture manchino o si trovino a una distanza superiore a **cento metri**.

Il **comma 6**, di nuova introduzione, individua specifici **obblighi di cautela nell'attraversamento pedonale**. In particolare, i pedoni devono

evitare movimenti repentini o imprevedibili, salvo situazioni di necessità, e, prima di iniziare l'attraversamento, **devono fermarsi e accertarsi che i conducenti li abbiano individuati e si arrestino per dare loro la precedenza**.

Secondo la tabella di raffronto allegata alla relazione illustrativa, la previsione tiene conto degli orientamenti della **giurisprudenza civile di legittimità** in materia di responsabilità del conducente in presenza di comportamenti imprevedibili del pedone, richiamando, in particolare, la sentenza della Corte di cassazione n. 25027 del 2019.

Al riguardo, appare opportuno approfondire il richiamo al precedente giurisprudenziale contenuto nella relazione illustrativa, al fine di verificare la *ratio* della previsione in esame.

La **sentenza della Corte di cassazione n. 25027 del 2019** non individua, infatti, un generale obbligo del pedone che utilizzi un attraversamento pedonale di attendere l'arresto dei veicoli sopraggiungenti, ma concerne l'**ipotesi eccezionale** in cui la condotta anomala e imprevedibile del pedone renda oggettivamente inevitabile l'investimento e consenta, pertanto, al conducente di superare la presunzione di responsabilità prevista dall'articolo 2054, primo comma, del codice civile.

Nel caso esaminato dalla Corte, peraltro, l'attraversamento era avvenuto **in ora notturna, su una strada a scorrimento veloce e in un tratto caratterizzato dalla presenza di uno spartitraffico**, circostanze valorizzate ai fini della qualificazione della condotta del pedone come anomala e imprevedibile. Si tratta, pertanto, di una fattispecie che **non appare immediatamente assimilabile all'ordinario utilizzo di un attraversamento pedonale**, in corrispondenza del quale la possibile presenza di pedoni costituisce, per il conducente, una circostanza normalmente prevedibile.

La nuova previsione sembra, quindi, attribuire al principio affermato dalla giurisprudenza richiamata una portata ulteriore rispetto al relativo ambito applicativo, traducendo un criterio utilizzato *ex post* ai fini dell'accertamento della responsabilità civile in una **regola generale *ex ante* di comportamento**, assistita da sanzione.

Tale profilo assume rilievo anche sotto il versante civilistico, in quanto l'introduzione di uno specifico obbligo del pedone di fermarsi e verificare che il conducente lo abbia visto e si arresti **potrebbe assumere rilievo quale parametro di valutazione della condotta del danneggiato**, anche ai fini dell'eventuale accertamento del concorso colposo ai sensi degli articoli 1227 e 2054 del codice civile.

La disposizione presenta, inoltre, **profili di coordinamento con il comma 12 del medesimo articolo**, che pone a carico dei conducenti l'obbligo di rallentare gradualmente e fermarsi non soltanto nei confronti dei pedoni già impegnati nell'attraversamento, ma anche di quelli che si trovano nelle immediate prossimità dello stesso.

Sotto tale profilo, la combinazione delle due disposizioni potrebbe determinare un margine di incertezza nell'individuazione del momento in cui sorge,

rispettivamente, l'obbligo di arresto del conducente e la possibilità per il pedone di iniziare l'attraversamento, con il rischio di configurare, sul piano applicativo, una precedenza del pedone subordinata alla preventiva verifica dell'avvenuto arresto del veicolo.

Si potrebbe pertanto valutare l'opportunità di mantenere l'obbligo generale di prudenza e il divieto di movimenti repentini o imprevedibili, valutando con particolare attenzione la previsione che impone al pedone di verificare che il conducente lo abbia visto e si sia arrestato.

In alternativa, tale obbligo potrebbe essere formulato mediante il riferimento a parametri oggettivamente verificabili, quali la distanza, la velocità e la traiettoria dei veicoli sopraggiungenti, prima dell'impegno della carreggiata.

Una simile formulazione consentirebbe di preservare la finalità di sicurezza della disposizione, evitando al contempo di introdurre a carico del pedone un onere riferito all'accertamento di uno stato percettivo del conducente non sempre agevolmente verificabile e di incidere, anche solo indirettamente, sull'assetto della regola di precedenza.

Il **comma 7** disciplina l'attraversamento delle **carreggiate sprovviste di attraversamenti pedonali**, imponendo ai pedoni di prestare particolare attenzione al traffico, scegliere il momento più favorevole, **dare la precedenza ai veicoli in transito** e attraversare in direzione perpendicolare rispetto all'asse della carreggiata.

Rispetto all'articolo 190, comma 5, del codice vigente, la disposizione specifica le cautele da adottare.

Il **comma 8** individua ulteriori **divieti di attraversamento**, riguardanti:

- l'attraversamento **diagonale delle intersezioni** (lettera *a*);
- l'attraversamento di **rotatorie, intersezioni, piazze e larghi** al di fuori degli attraversamenti pedonali esistenti, indipendentemente dalla loro distanza (lettera *b*);
- l'attraversamento passando **davanti ad autobus, filoveicoli e tram in sosta alle fermate** (lettera *c*);
- l'attraversamento, **fuori dai centri abitati, in prossimità di curve o dossi** (lettera *d*);
- l'immissione sulla carreggiata **di corsa o senza fermarsi**, quando si attraversano file di veicoli in sosta o incolonnati oppure in presenza di ostacoli alla visuale (lettera *e*);
- l'attraversamento, al di fuori degli appositi passaggi, delle **strade con carreggiate separate da barriere** (lettera *f*);
- l'attraversamento delle **strade sulle quali è vietata la circolazione dei pedoni** (lettera *g*).

Rispetto alla disciplina vigente, la disposizione amplia i divieti, con particolare riferimento alle **rotatorie e alle intersezioni** e alle situazioni caratterizzate da una ridotta visibilità o da un elevato rischio per l'incolumità dei pedoni.

Il **comma 9** introduce l'obbligo, per i pedoni che circolano sulla carreggiata **fuori dai centri abitati, di notte e in assenza di illuminazione pubblica**, nonché negli altri casi previsti dall'articolo 53 dello schema, di rendersi visibili mediante **giubbotto o bretelle retroriflettenti**, di cui all'articolo 73, comma 7, oppure attraverso un **dispositivo luminoso idoneo**.

Secondo la tabella di raffronto, la disposizione riprende, adattandola alla circolazione pedonale, la disciplina della visibilità prevista dall'articolo 162, comma 4-*ter*, del codice vigente per determinate situazioni di emergenza stradale.

Il **comma 10** vieta la circolazione mediante **tavole, pattini o altri acceleratori di andatura** sulla carreggiata, sulle piste ciclabili, sui marciapiedi e negli altri spazi destinati ai pedoni.

Rispetto all'articolo 190, comma 9, del codice vigente, il divieto è esteso espressamente alle **piste ciclabili** e non è più subordinato, negli spazi pedonali, alla creazione di situazioni di pericolo.

I **commi da 11 a 15** disciplinano i **doveri dei conducenti dei veicoli nei confronti dei pedoni**.

Il **comma 11** impone ai conducenti di adeguare la propria condotta alle **esigenze di sicurezza dei pedoni** che circolano sulla carreggiata o ai suoi margini, adottando la massima diligenza per prevenire i rischi prevedibili derivanti da comportamenti inattesi di **bambini e anziani**.

Il **comma 12** stabilisce che, quando il traffico non sia regolato da agenti o semafori, i conducenti devono **dare la precedenza ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano nelle loro immediate prossimità**, rallentando gradualmente e, se necessario, fermandosi. Il medesimo obbligo opera per i conducenti che svoltano per immettersi in una strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale.

Il **comma 13** prevede che, sulle strade **prive di attraversamenti pedonali**, i conducenti debbano consentire al pedone che abbia già impegnato la carreggiata di raggiungere il lato opposto in condizioni di sicurezza.

Il **comma 14** impone ai conducenti di **fermarsi in ogni caso** quando una persona con disabilità e ridotte capacità motorie, che utilizza un ausilio per la mobilità o un cane guida, oppure comunque riconoscibile, **attraversa o si accinge ad attraversare la carreggiata**.

La formulazione riprende in termini più generali la tutela prevista dall'articolo 191, comma 3, del codice vigente, senza richiamare espressamente le singole tipologie di ausili ivi indicate.

Il **comma 15** stabilisce che, nelle **aree pedonali**, i conducenti dei veicoli a motore ammessi alla circolazione debbano prestare particolare attenzione ai pedoni e, quando necessario, **fermarsi per dare loro la precedenza** qualora questi tardino a scansarsi.

Rispetto all'articolo 145, comma 4-*bis*, del codice vigente, viene esplicitato l'obbligo di arresto e precedenza.

Il **comma 16** vieta la circolazione di **pedoni e animali sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali**, con esclusione delle aree di servizio e di sosta, nelle quali gli animali devono essere debitamente custoditi. Il transito dei pedoni sulle **corsie di emergenza** è consentito esclusivamente per raggiungere i punti di richiesta di soccorso.

Il **comma 17**, infine, esclude dall'applicazione delle disposizioni dell'articolo gli **organi di polizia stradale, gli ausiliari del traffico e le persone impegnate in lavori sulle strade**.

Rispetto alla disciplina vigente, l'esclusione è formulata in termini generali e non è limitata al personale operante sulle autostrade.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede per le violazioni dell'**articolo 64** una rimodulazione degli importi rispetto al codice vigente. Per le principali violazioni delle regole di circolazione dei pedoni, attualmente assoggettate alla disciplina sanzionatoria dell'**articolo 190, comma 10, del codice vigente**, lo schema prevede generalmente una sanzione da **25 a 100 euro**.

Per alcune condotte alle quali lo schema associa un maggiore grado di pericolosità è invece prevista una sanzione da **40 a 160 euro**. Rientrano in tale fascia, tra l'altro, le violazioni degli obblighi di cautela nell'attraversamento di cui al **comma 6**, i divieti di attraversamento previsti dal comma 8, lettere ***d)*** ed ***e)***, l'attraversamento al di fuori degli attraversamenti pedonali, ai sensi della lettera ***f)***, quando effettuato su strade diverse dalle autostrade e dalle strade extraurbane principali a carreggiate separate da barriere, nonché gli obblighi di visibilità di cui al **comma 9**.

La sanzione è elevata a **80-320 euro** per la violazione della lettera ***f)*** quando l'attraversamento al di fuori degli attraversamenti pedonali avvenga su **autostrade o strade extraurbane principali a carreggiate separate da barriere**. La medesima fascia da **80 a 320 euro** è prevista per la violazione della lettera ***g)***, relativa all'attraversamento di strade sulle quali è vietata la circolazione dei pedoni, sia sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali sia sulle altre strade interessate dal medesimo divieto.

Per le violazioni degli **obblighi di precedenza nei confronti dei pedoni**, lo schema differenzia il trattamento sanzionatorio in relazione alle diverse fattispecie. La mancata precedenza al pedone che si trova nelle **immediate prossimità dell'attraversamento**, di cui al **comma 12**, è punita con la sanzione da **170 a 680 euro** e con la decurtazione di **3 punti**; la mancata precedenza al pedone che **transita sull'attraversamento** è invece punita con la sanzione da **150 a 600 euro** e con la decurtazione di **4 punti**. Le due condotte sono attualmente ricomprese nell'**articolo 191, comma 1, del codice vigente**, al quale si applica il trattamento sanzionatorio previsto dal comma 4 del medesimo articolo.

Per la mancata precedenza al pedone che abbia già impegnato la carreggiata in assenza di attraversamenti (**comma 13**), lo schema prevede la sanzione da **150 a 600 euro** e la decurtazione di **4 punti**. La corrispondente fattispecie è attualmente disciplinata dall'**articolo 191, comma 2**, con il trattamento sanzionatorio previsto dal comma 4 del medesimo articolo.

Per il mancato arresto quando una **persona con disabilità** attraversa la carreggiata o si accinge ad attraversarla (**comma 14**), lo schema stabilisce la sanzione da **170 a 680 euro**, la decurtazione di **4 punti** e il **divieto di guida per quindici giorni**. La fattispecie corrisponde all'**articolo 191, comma 3, del codice vigente**, con il trattamento sanzionatorio previsto dal successivo comma 4.

Per la violazione degli obblighi di attenzione e precedenza nei confronti dei pedoni nelle **aree pedonali** (**comma 15**), la sanzione è fissata da **150 a 600 euro** e, in caso di recidiva nel biennio, è previsto il **divieto di guida per trenta giorni**. La disposizione trova corrispondenza nell'**articolo 145, comma 4-*bis***, del codice vigente, che disciplina il comportamento dei conducenti dei veicoli a motore ammessi alla circolazione nelle aree pedonali, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili; l'**articolo 145, comma 11**, prevede, in caso di reiterazione nel biennio delle violazioni ivi considerate, la **sospensione della patente da uno a tre mesi**.

Sotto il profilo della coerenza della graduazione sanzionatoria, si segnala che, nell'ambito del comma 12, la mancata precedenza al pedone già in transito sull'attraversamento è assoggettata a una sanzione pecuniaria inferiore (**150-600 euro**) rispetto alla mancata precedenza al pedone che si trovi nelle immediate prossimità dell'attraversamento (**170-680 euro**), pur comportando una maggiore decurtazione di punti (**4 anziché 3**). *Potrebbe pertanto valutarsi l'opportunità di verificare la coerenza di tale graduazione alla luce del criterio di delega di cui all'articolo 35, comma 3, lettera f), numero 1), della legge n. 177 del 2024, che richiede la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento.*

Si segnala inoltre un possibile profilo di coordinamento con l'articolo 135, comma 3, lettera i), dello schema, che include tra le violazioni alle quali può applicarsi il divieto di guida collegato al punteggio della patente quelle dell'articolo 64, commi 13, 14 e 15, ma non la violazione del comma 12. La disciplina vigente ricomprende invece l'articolo 191, comma 4, tra le fattispecie considerate dalla disciplina della sospensione breve della patente di cui all'articolo 218-*ter*. *Potrebbe pertanto valutarsi l'opportunità di verificare se l'esclusione del comma 12 dall'articolo 135, comma 3, sia intenzionale.*

Si segnala, infine, che il richiamo al comma 14 dell'articolo 64 contenuto nell'articolo 135, comma 3, lettera *i)*, potrebbe richiedere un coordinamento. La Tabella 1 collega infatti direttamente alla violazione del comma 14 il divieto di guida per quindici giorni, riconducibile alla fattispecie di cui all'articolo 135, comma 1, lettera *c)*; il comma 2 del medesimo articolo 135 stabilisce, tuttavia, che il divieto di guida collegato al punteggio si applica «al di fuori dei casi» nei quali sia già prevista una delle sanzioni accessorie di cui al comma 1, lettere *c)* o *d)*. In base alla formulazione dello schema, il richiamo al comma 14 contenuto nel comma 3 sembrerebbe pertanto destinato a non trovare applicazione. *Potrebbe pertanto valutarsi l'opportunità di verificarne il coordinamento con il comma 2.*

L'**articolo 65** *(Tutela delle persone con disabilità)* disciplina il **contrassegno europeo di parcheggio per le persone con disabilità (EPC)**, le relative **agevolazioni di circolazione e di sosta** e le regole per l'utilizzo dei **dispositivi di supporto alla mobilità**, riordinando e modificando disposizioni attualmente contenute, in particolare, nell'articolo 188 del codice della strada vigente, nell'articolo 381 del relativo regolamento di esecuzione e nel d.P.R. n. 503 del 1996.

Il **comma 1** riconosce alle persone con disabilità in possesso dei requisiti stabiliti dal comma 2 il diritto al rilascio del **contrassegno europeo di parcheggio (EPC)**, definito dall'articolo 12, comma 1, lettera *c)*, dell'Allegato I.1 mediante rinvio alla **direttiva (UE) 2024/2841**, che istituisce la carta europea della disabilità e il contrassegno europeo di parcheggio per le persone con disabilità.

Ai titolari del contrassegno è consentita la **circolazione e la sosta** anche sulle strade soggette a limitazioni per motivi di sicurezza pubblica, di pubblico interesse o per esigenze militari, nonché sulle strade interessate da obblighi o divieti permanenti o temporanei, purché ciò non costituisca intralcio al traffico o pericolo per l'interessato. Sono considerate equivalenti al contrassegno EPC le autorizzazioni rilasciate da Stati con i quali vigono specifici **accordi di reciprocità**. L'utilizzo del contrassegno può essere subordinato al rispetto di motivate condizioni e cautele.

Si segnala sin d'ora l'esigenza di ***coordinare la disciplina dell'articolo 65 con quella*** **recata** ***dall'Atto del Governo n. 444****, relativo allo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva (UE) 2024/2841, trasmesso alle Camere il 2 ottobre 2026. Il coordinamento assume particolare rilievo con riferimento alle* ***caratteristiche del contrassegno EPC, ai requisiti per il rilascio, alla durata della validità e al riconoscimento dei contrassegni rilasciati dagli altri Stati membri****.*

Il **comma 2** individua i **requisiti per il rilascio del contrassegno**, prevedendo che ne abbiano diritto le persone che presentino almeno una delle seguenti condizioni:

- **capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta**, **disabilità psichica o intellettiva** oppure compromissione degli arti superiori tale da precludere un'autonoma e completa mobilità, accertata dall'ufficio medico-legale dell'azienda sanitaria locale o dall'**Unità di valutazione di base** di cui all'articolo 4 della legge n. 104 del 1992 (lettera *a*);
- **cecità totale o parziale oppure ipovisione grave**, ai sensi degli articoli 2, 3 e 4 della legge n. 138 del 2001 (lettera *b*).

Il **comma 3** stabilisce che il contrassegno EPC abbia una **validità di dieci anni**, subordinata in ogni caso alla permanenza dei requisiti che ne hanno giustificato il rilascio.

Rispetto alla disciplina vigente, che prevede ordinariamente una validità quinquennale, lo schema dispone pertanto un **raddoppio della durata del contrassegno** e un **ampliamento delle condizioni che danno titolo al rilascio**, includendo espressamente determinate forme di disabilità psichica o intellettiva, le compromissioni degli arti superiori e l'ipovisione grave.

Il **comma 4** riconosce ai titolari del contrassegno il diritto di usufruire delle **strutture destinate a consentire o agevolare la mobilità delle persone con disabilità**, che gli enti proprietari o gestori delle strade sono tenuti ad allestire e mantenere in efficienza. È inoltre vietato, fuori dai casi previsti dal codice penale e dagli specifici divieti del codice della strada, porre in essere **condotte che ostacolino o limitino la libera e completa fruizione** di tali strutture.

Il **comma 5** individua le **agevolazioni di circolazione e di sosta** riconosciute ai veicoli condotti dalle persone titolari del contrassegno o posti al loro servizio, a condizione che **il titolare si trovi a bordo**.

In particolare, sono consentite:

- la **circolazione e la sosta nelle zone a traffico limitato, nelle aree pedonali urbane e nelle zone ciclabili** (lettera *a*);
- la **circolazione e la sosta nelle aree soggette a limitazioni per motivi di tutela ambientale** (lettera *b*);
- la circolazione sui **percorsi e sulle corsie preferenziali riservati al trasporto pubblico collettivo**, compresi i taxi (lettera *c*);
- la **sosta senza limiti di tempo** nelle aree soggette a limitazione temporale (lettera *d*);

- la **sosta gratuita nelle aree tariffate e nei parcheggi a pagamento**, anche in concessione o a uso pubblico e anche in presenza di stalli riservati alle persone con disabilità (lettera *e*);
- la **circolazione gratuita nelle zone a traffico limitato a pagamento** (lettera *f*).

La disposizione riordina agevolazioni già previste dalla legislazione vigente e introduce ulteriori facilitazioni, in particolare per le **limitazioni alla circolazione motivate da esigenze ambientali** e per le **ZTL a pagamento**. La formulazione del comma 5 subordina espressamente tutte le agevolazioni ivi elencate alla **presenza a bordo del titolare del contrassegno**.

I **commi 6 e 7** disciplinano la **circolazione dei dispositivi di supporto alla mobilità e delle macchine utilizzate dalle persone con disabilità**, di cui all'articolo 189, comma 2, lettera *b)*, dello schema.

Il **comma 6** ne consente la circolazione sulle **parti della strada riservate ai pedoni**, sui **percorsi ciclabili e ciclopedonali** e, quando siano dotati di motore, sulle **piste e sulle corsie ciclabili**, nonché sulle **strade urbane ciclabili**.

Il **comma 7** disciplina l'ipotesi in cui non sia possibile utilizzare tali spazi, consentendo la circolazione sulla **carreggiata** alle condizioni stabilite dalla disposizione, con particolare riferimento all'utilizzo da parte delle persone titolari del contrassegno EPC, alla **visibilità nelle ore notturne** e all'applicazione, in quanto compatibili, delle norme relative alla circolazione delle biciclette.

Il **comma 8** stabilisce che, per usufruire delle agevolazioni previste dall'articolo, il **contrassegno EPC debba essere esposto in originale sul veicolo** e utilizzato nel rispetto delle condizioni e dei limiti dell'autorizzazione. L'obbligo di esposizione non si applica in caso di adesione alla **Piattaforma unica nazionale informatica dei contrassegni unici**, prevista dall'articolo 1, comma 489, della legge n. 145 del 2018, sulla quale il titolare può effettuare la registrazione.

La disposizione prevede inoltre che i **comuni aderiscano alla Piattaforma entro sei mesi dall'entrata in vigore del nuovo codice**. I comuni inadempienti non possono utilizzare i dispositivi di **accertamento a distanza** delle violazioni richiamate dall'articolo 139, comma 1, lettere *b)* e *i)*, concernenti, rispettivamente, determinati divieti di circolazione e di fermata o sosta.

Secondo la tabella di raffronto allegata alla relazione illustrativa, la disposizione è volta a rendere effettiva l'adesione degli enti locali a un'infrastruttura nazionale già esistente, la cui alimentazione risulta tuttora

limitata. La relazione tecnica precisa che le attività richieste sono svolte nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Al riguardo, si segnala un **erroneo riferimento interno** nell'ultimo periodo del comma 8: la limitazione dei poteri di accertamento a distanza è prevista per i comuni che violano le disposizioni «**di cui al terzo periodo**», mentre l'**obbligo di adesione dei comuni** alla Piattaforma è stabilito dal **quarto periodo**. Il terzo periodo riguarda invece la facoltà del titolare del contrassegno di registrarsi alla Piattaforma. *Si valuti pertanto l'opportunità di sostituire il riferimento al terzo periodo con quello al quarto periodo.*

Il **comma 9** pone a carico del **conducente diverso dal titolare del contrassegno** l'onere di dimostrare, in occasione dei controlli, che la circolazione del veicolo avvenga **esclusivamente per le esigenze di trasporto del titolare**, ai fini della fruizione delle agevolazioni.

Il **comma 10**, infine, demanda al **Ministero della salute**, di concerto con i Ministeri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti e con l'Autorità politica competente in materia di disabilità, l'adozione di **linee guida per l'individuazione di criteri omogenei di riconoscimento dei requisiti medico-legali** di cui al comma 2. Non è stabilito un termine per la loro adozione.

Rispetto alla disciplina vigente, le principali innovazioni riguardano l'introduzione del **contrassegno EPC** in attuazione della normativa europea, l'**ampliamento dei requisiti per il rilascio**, l'estensione della **validità da cinque a dieci anni**, il rafforzamento delle agevolazioni di circolazione e sosta, la disciplina dei **dispositivi di supporto alla mobilità** e l'introduzione di specifici obblighi concernenti la **Piattaforma nazionale dei contrassegni** e la verifica dell'effettiva destinazione del trasporto.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede per le violazioni dell'**articolo 65** sanzioni amministrative pecuniarie comprese, a seconda della fattispecie, tra **80 e 320 euro** e tra **150 e 600 euro**.

In particolare, per l'inosservanza delle **condizioni e delle cautele prescritte per l'uso del contrassegno EPC**, prevista dal **comma 1, quarto periodo**, lo schema stabilisce una sanzione da **150 a 600 euro** e la decurtazione di **3 punti**. La disciplina vigente contempla una fattispecie analoga nell'**articolo 188, comma 5**, che sanziona chi, pur avendone diritto, utilizza le strutture destinate alle persone con disabilità senza osservare le condizioni e i limiti indicati nell'autorizzazione; alla relativa violazione è associata, nella disciplina della patente a punti, la decurtazione di tre punti.

La sanzione da **150 a 600 euro** è prevista anche per le condotte che **ostacolano o limitano la libera e completa fruizione delle strutture** costruite per consentire o agevolare la mobilità delle persone con disabilità, vietate dal **comma 4, secondo**

periodo; quando la violazione è commessa con un veicolo, è prevista anche la **rimozione forzata**. La medesima sanzione pecuniaria, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti, è prevista per la violazione delle condizioni stabilite dal **comma 7** per la circolazione sulla carreggiata dei dispositivi o delle macchine per persone con disabilità: tale circolazione è consentita, quando non sia possibile utilizzare gli spazi indicati dal comma 6, soltanto se i dispositivi o le macchine sono al servizio di titolari del contrassegno EPC e, nelle condizioni previste, devono essere resi visibili mediante dispositivi di segnalazione visiva. Quest'ultima disciplina è qualificata dalla tavola di raffronto come **di nuova introduzione**.

Per la violazione dell'**obbligo di esposizione del contrassegno EPC** previsto dal **comma 8, primo periodo**, salvo i casi di adesione alla Piattaforma Unica Nazionale Informatica dei Contrassegni Unici, lo schema prevede una sanzione da **80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti. La stessa sanzione è prevista per l'inosservanza dell'obbligo, introdotto dal **comma 9**, in base al quale, in caso di controllo, il conducente diverso dal titolare del contrassegno deve dimostrare che la circolazione del veicolo è svolta esclusivamente per le **esigenze di trasporto del titolare**. La tavola di raffronto qualifica espressamente quest'ultima previsione come **nuova introduzione**, precisando che essa è diretta a contrastare l'uso abusivo del contrassegno EPC.

Sotto il profilo del coordinamento formale, si segnala che i riferimenti ai commi e ai periodi dell'articolo 65 contenuti nella Tabella 1 non corrispondono alla numerazione dell'articolato. In particolare, la Tabella richiama il comma 1, terzo periodo, anziché il comma 1, quarto periodo; il comma 2, secondo periodo, anziché il comma 4, secondo periodo; nonché i commi 5, 6 e 7 in luogo, rispettivamente, dei commi 7, 8 e 9. *Potrebbe pertanto valutarsi l'opportunità di aggiornare i relativi rinvii, al fine di assicurare l'esatta corrispondenza tra le disposizioni precettive e le relative fattispecie sanzionatorie.*

Resta distinta la disciplina della **sosta abusiva negli spazi riservati ai veicoli per persone con disabilità**, ricollocata nell'**articolo 57, comma 8, lettera *i)*** dello schema. La **Tabella 1** prevede per tale violazione, con riferimento alla generalità dei veicoli, una sanzione da **300 a 1.200 euro**, la **rimozione forzata del veicolo** e la decurtazione di **4 punti**; per **ciclomotori, monopattini, cicli a propulsione, biciclette e motoveicoli a due ruote** la sanzione è invece compresa tra **150 e 600 euro**, ferma restando la rimozione forzata e la decurtazione di **4 punti**. La corrispondente disciplina vigente è contenuta nell'**articolo 158, comma 4-*bis***, che prevede anch'esso un trattamento sanzionatorio differenziato in relazione alla categoria del veicolo.

L'**articolo 66** *(Tutela delle donne in stato di gravidanza e delle persone che accompagnano bambini di età inferiore a due anni)* disciplina il cosiddetto **«permesso rosa»**, riconoscendo specifiche **agevolazioni di sosta** ai veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di bambini di età non superiore a due anni. La disposizione riordina e integra la disciplina attualmente contenuta nell'articolo 188-*bis* del codice della strada vigente.

Il **comma 1** stabilisce che i veicoli al servizio delle predette categorie, muniti dello **speciale contrassegno rilasciato dal comune di residenza**, possono utilizzare **gratuitamente gli stalli di sosta riservati**, ove istituiti dagli enti proprietari delle strade e individuati mediante apposita segnaletica, secondo le modalità e le caratteristiche definite dal regolamento di cui all'articolo 289 dello schema.

Ai titolari del contrassegno sono inoltre riconosciute due ulteriori agevolazioni: la **sosta senza limitazioni temporali** nelle aree di parcheggio a tempo determinato (lettera *a*) e la **sosta gratuita nelle aree tariffate e nei parcheggi a pagamento**, fermi restando gli stalli riservati (lettera *b*).

Il **comma 2** individua gli **obblighi del conducente** del veicolo che beneficia delle agevolazioni, prevedendo che questi debba:

- **esporre il contrassegno**, in originale se cartaceo, in modo chiaramente visibile per i controlli (lettera *a*);
- **rispettare le condizioni e i limiti dell'autorizzazione** (lettera *b*);
- **dimostrare che la circolazione del veicolo avviene nell'immediato ed effettivo servizio del titolare del contrassegno** (lettera *c*).

Il **comma 3** stabilisce inoltre che, in caso di controllo, il conducente sia tenuto a dimostrare che la **sosta agevolata** è effettuata esclusivamente per le esigenze di trasferimento della donna in stato di gravidanza o del bambino.

La disposizione si coordina con l'**articolo 25, comma 1, lettera *c)*, numero 3)**, che consente di riservare appositi stalli ai veicoli muniti di permesso rosa, e con il **comma 5 del medesimo articolo**, che rinvia al regolamento per la disciplina delle modalità di rilascio. L'**articolo 57, comma 8, lettera *l)***, vieta invece la sosta non autorizzata negli spazi riservati.

Rispetto alla disciplina vigente, l'articolo amplia le agevolazioni previste dall'articolo 188-*bis* del codice della strada. Quest'ultimo consente agli enti proprietari di predisporre **stalli riservati** ai veicoli al servizio delle donne in gravidanza o dei genitori con bambini di età non superiore a due anni, subordinandone l'utilizzo all'autorizzazione rilasciata dal comune di residenza.

Le principali **innovazioni** consistono nel riconoscimento della **gratuità della sosta negli stalli riservati**, della **sosta senza limiti di tempo** nelle aree soggette a limitazione temporale e della **sosta gratuita nelle aree tariffate**. Lo schema introduce inoltre specifici obblighi di dimostrare l'effettiva destinazione del veicolo al servizio dei soggetti aventi diritto.

Si rileva anche una diversa formulazione della categoria dei beneficiari: il riferimento ai **«genitori con un bambino»** contenuto nell'articolo 188-*bis* vigente

è sostituito da quello ai **«veicoli al servizio [...] di bambini»**. Tale formulazione valorizza la finalità del trasporto, indipendentemente dalla qualità di genitore del conducente.

Al riguardo, si segnala una **difformità relativa all'età dei bambini**: la rubrica dell'articolo 66 fa riferimento ai bambini di età «**inferiore a due anni**», mentre il comma 1, così come gli articoli 25 e 57 dello schema, si riferisce ai bambini di età «**non superiore a due anni**». Anche l'**articolo 35, comma 3, lettera *q)*, della legge n. 177 del 2024** utilizza l'espressione «inferiore a due anni».

Si valuti pertanto l'opportunità di uniformare il riferimento anagrafico, al fine di evitare incertezze nell'individuazione dei beneficiari.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede, per le fattispecie espressamente contemplate relative all'**articolo 66**, una sanzione amministrativa pecuniaria da **40 a 160 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti.

In particolare, la medesima sanzione si applica alla violazione degli obblighi, previsti dal **comma 2, lettere *a)* e *b)***, di **esporre il contrassegno**, in originale se cartaceo e in modo chiaramente visibile per i controlli, e di **rispettare le condizioni e i limiti indicati nell'autorizzazione**. Per quest'ultima fattispecie, l'**articolo 188-*bis*, comma 4, del codice vigente** assoggetta alla sanzione da **42 a 173 euro** chi, pur avendone diritto, utilizza le strutture riservate senza osservare le condizioni e i limiti indicati nell'autorizzazione.

Lo schema prevede inoltre la sanzione da **40 a 160 euro** per la violazione dell'obbligo di cui al **comma 3**, in base al quale, in caso di controllo, il conducente del veicolo che espone il contrassegno deve dimostrare che la **sosta agevolata** è effettuata esclusivamente per le esigenze di trasferimento della donna in stato di gravidanza o del bambino. La tavola di raffronto qualifica tale obbligo come **di nuova introduzione**, precisando che esso è volto a contrastare l'uso abusivo del contrassegno.

Sotto il profilo del coordinamento, si segnala che la Tabella 1 non reca una specifica previsione sanzionatoria per la violazione dell'articolo 66, comma 2, lettera ***c)***, che impone al conducente che beneficia delle agevolazioni di dimostrare che la circolazione del veicolo è svolta nell'immediato ed effettivo servizio del titolare del contrassegno. La Tabella sanziona invece espressamente le lettere ***a)*** e ***b)*** del medesimo comma 2 e, separatamente, il comma 3, relativo all'obbligo di dimostrare, in sede di controllo, che la sosta agevolata è effettuata esclusivamente per le esigenze di trasferimento della donna in stato di gravidanza o del bambino. *Potrebbe pertanto valutarsi l'opportunità di verificare il coordinamento tra la disposizione precettiva di cui al comma 2, lettera c), e la relativa disciplina sanzionatoria.*

Resta distinta la disciplina della **sosta non autorizzata negli spazi riservati** ai veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o delle persone che accompagnano bambini di età non superiore a due anni, recata dall'**articolo 57, comma 8, lettera *l)*** dello schema. La **Tabella 1** prevede, per la generalità dei veicoli, una sanzione da **40 a 160 euro** e la **rimozione forzata del veicolo**; per

ciclomotori, monopattini, cicli a propulsione, biciclette e motoveicoli a due ruote, la sanzione è ridotta a **25-100 euro**, ferma restando la rimozione forzata.

Nel complesso, rispetto alla disciplina vigente, lo schema opera una **lieve riduzione degli importi sanzionatori** per l'inosservanza delle condizioni e dei limiti dell'autorizzazione, passando dalla fascia **42-173 euro** a quella **40-160 euro**, e introduce uno specifico obbligo, assistito da sanzione, volto a consentire la verifica dell'**effettiva riferibilità della sosta agevolata** alle esigenze della donna in stato di gravidanza o del bambino. Resta invece da chiarire, sotto il profilo del coordinamento, il trattamento sanzionatorio dell'autonomo obbligo relativo all'**effettiva riferibilità della circolazione** previsto dal comma 2, lettera ***c)***.

CAPO IV – REGOLE INDIVIDUALI DI COMPORTAMENTO PER LA TUTELA DELL'INCOLUMITÀ DEL SINGOLO E DELLA COLLETTIVITÀ

Articoli 67-72
(Regole individuali di comportamento per la tutela dell'incolumità del singolo e della collettività)

Gli **articoli da 67 a 72** (**Capo IV** del **Titolo II**) recano le **regole individuali di comportamento** poste a tutela dell'incolumità del singolo e della collettività. Le norme disciplinano, in particolare: le **competizioni sportive su strada** (articolo 67); i **dispositivi di protezione** dei conducenti di biciclette, cicli a propulsione, ciclomotori e motoveicoli (articolo 68); l'uso delle **cinture di sicurezza** e dei **sistemi di ritenuta per bambini** (articolo 69); la **distrazione** alla guida e l'uso di dispositivi di comunicazione (articolo 70); la **guida dopo l'assunzione di alcol** (articolo 71); l'**assicurazione obbligatoria** della responsabilità civile (articolo 72).
Tra le principali novità figurano: la sostituzione dell'autorizzazione con la comunicazione per le competizioni atletiche e ciclistiche; l'obbligo del casco per i cicli a propulsione e di protezioni per schiena e mani per i motociclisti in autostrada; l'ampliamento dei comportamenti vietati per prevenire la distrazione; l'estensione del divieto di guida dopo l'assunzione di alcol a ulteriori categorie di conducenti.

Il **Capo IV** del **Titolo II** dello schema di decreto legislativo in esame (**articoli da 67 a 72**) disciplina, come indicato nella relazione tecnica, **specifiche regole di comportamento individuale**, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente.

Secondo la relazione illustrativa, il Capo accorpa disposizioni che nel codice vigente risultano collocate in punti diversi del Titolo V e, in alcuni casi, del Titolo I. Tali disposizioni hanno in comune la finalità di proteggere il conducente, il passeggero e la collettività.

Gli articoli in esame recano il solo **precetto**, come le altre norme di comportamento dello schema. Le **sanzioni** amministrative pecuniarie e accessorie e la decurtazione dei punti sono riportate nella **Tabella 1** di cui all'**articolo 121** dello schema, che costituisce parte integrante del codice.

Si segnala che, ai sensi dell'**articolo 123, comma 1, lettera *g)***, la sanzione pecuniaria per le violazioni del **Capo IV del Titolo II** è **aumentata di un decimo** anche quando la violazione è commessa **in autostrada o su strada extraurbana principale**.

Quanto ai **principi e criteri direttivi** di cui all'**articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177**, ai fini delle disposizioni del presente Capo rilevano, in particolare, il **comma 3, lettera *e)***, relativo alla revisione delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale secondo principi di effettività, ragionevolezza, proporzionalità, dissuasività e non discriminazione; la **lettera *f),* numeri 1) e 2)**, relativa alla graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento e all'aggravamento delle sanzioni per i comportamenti particolarmente pericolosi; la **lettera *i)***, che prevede, tra l'altro, l'obbligo di utilizzo di sistemi di protezione personale, tra cui il giubbotto riflettente; la **lettera *l)***, relativa alla tutela dell'utenza vulnerabile della strada, con particolare riguardo ai ciclisti e ai conducenti di velocipedi a propulsione prevalentemente elettrica.

Vengono inoltre in rilievo il **comma 3, lettere *a)* e *b)***, rispettivamente in materia di riorganizzazione e coordinamento delle disposizioni del codice e di promozione della cultura della sicurezza stradale, con particolare tutela delle categorie di utenti più vulnerabili, e la **lettera *dd)***, relativa all'assicurazione dei veicoli immatricolati all'estero che permangono nel territorio nazionale.

Vengono infine in rilievo i principi generali di cui al **comma 2, alinea**, che impone di recepire le disposizioni della legge n. 177 del 2024, tra le quali quelle in materia di uso di dispositivi durante la guida e di guida dopo l'assunzione di alcol, e alla **lettera *b)***, relativa alla semplificazione delle procedure e alla garanzia degli obiettivi di tutela della sicurezza stradale.

Sotto il **profilo finanziario**, la relazione tecnica evidenzia che il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuovi obblighi di spesa a carico dello Stato. Gli eventuali costi relativi a dispositivi, protezioni, sistemi di ritenuta, coperture assicurative e misure organizzative restano a carico dei soggetti interessati.

L'**articolo 67** *(Competizioni sportive su strada)* disciplina le **competizioni sportive su strada**, distinguendo tra quelle soggette a un regime di **comunicazione** e quelle subordinate al rilascio di un'**autorizzazione**, in ragione della tipologia di competizione.

Il **comma 1** consente ai soggetti di cui al titolo VII di organizzare, promuovere, dirigere e agevolare, sulla strada e nelle relative pertinenze, **competizioni atletiche e ciclistiche**, nel rispetto delle modalità previste dal medesimo titolo e previa comunicazione del programma, delle modalità di svolgimento e del numero dei partecipanti.

Il **comma 2** subordina lo svolgimento delle **competizioni sportive con veicoli a motore, con animali o con veicoli a trazione animale** al rilascio di un'**autorizzazione** ai sensi dell'articolo 272 dello schema.

Si segnala, al riguardo, che l'**articolo 272** reca disposizioni specifiche per le sole competizioni motoristiche, mentre il regime autorizzatorio generale delle competizioni con veicoli a motore, con animali o con veicoli a trazione animale è disciplinato dall'**articolo 270, comma 2**.

I **commi 3, 4 e 5** disciplinano gli obblighi dei soggetti coinvolti nello svolgimento delle competizioni. In particolare:

- il **comma 3** attribuisce a chi organizza, promuove, dirige o agevola le competizioni la responsabilità del loro svolgimento nel rispetto delle prescrizioni impartite dalle autorità competenti, secondo le disposizioni del titolo VII;
- il **comma 4** impone ai **partecipanti** di osservare le predette prescrizioni, nonché quelle eventualmente stabilite dagli organizzatori;
- il **comma 5** stabilisce che gli **utenti della strada**, in occasione del transito dei concorrenti, sono tenuti a rispettare le prescrizioni adottate in attuazione dei provvedimenti di sospensione temporanea della circolazione, secondo le disposizioni del titolo VII, fermo restando quanto previsto dall'articolo 48 dello schema.

Si ricorda che l'articolo 9 del decreto legislativo n. 285 del 1992 subordina ad autorizzazione lo svolgimento delle competizioni sportive su strade e aree pubbliche, comprese quelle atletiche, ciclistiche, con animali o con veicoli a motore.

Per le **gare atletiche, ciclistiche e con animali o veicoli a trazione animale**, l'autorizzazione è rilasciata dal comune qualora la manifestazione interessi un solo territorio comunale, ovvero dalla regione o provincia autonoma qualora interessi più comuni. Nel caso di competizioni che attraversino più regioni, l'autorizzazione compete alla regione o provincia autonoma del luogo di partenza, d'intesa con le altre regioni interessate.

Per le **competizioni con veicoli a motore**, la competenza autorizzatoria è attribuita agli enti individuati in funzione della classificazione delle strade interessate, previo coinvolgimento delle federazioni sportive nazionali competenti e con tempestiva informazione all'autorità di pubblica sicurezza.

Per le **competizioni motoristiche** è altresì previsto il nulla osta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere del CONI, fatte salve le eccezioni espressamente stabilite dalla legge.

La disciplina delle competizioni sportive su strada, attualmente contenuta nell'articolo 9 del Codice della strada, è ricollocata nello schema in esame nel **titolo VII, capo VII (articoli 270-272)**.

La **relazione illustrativa** evidenzia che lo schema conserva l'impianto generale dell'articolo 9 vigente, introducendo modifiche volte alla semplificazione della disciplina. In particolare, viene eliminato l'obbligo di autorizzazione per le competizioni podistiche e ciclistiche, sostituito da un regime di comunicazione, in considerazione delle recenti modifiche normative che ne hanno consentito lo svolgimento. Il regime autorizzatorio è invece mantenuto per le competizioni motoristiche, in ragione della maggiore pericolosità connessa a

tali manifestazioni, nonché per quelle con animali o veicoli a trazione animale, secondo quanto previsto dall'articolo 270, comma 2.

La relazione tecnica qualifica l'intervento come di natura essenzialmente procedimentale e semplificatoria.

La tabella di raffronto evidenzia, inoltre, che il comma 4 introduce una specifica previsione relativa agli obblighi dei partecipanti alle competizioni, distinguendone la posizione da quella degli organizzatori e dei promotori, con i quali, nella disciplina vigente, essi rispondono a titolo di concorso nella violazione.

Si segnala, infine, un'esigenza di **coordinamento normativo** con l'articolo 61, comma 7, dello schema, che richiama gli «allenamenti organizzati di cui all'articolo 67», mentre la relativa disciplina è contenuta nell'**articolo 271**, specificamente dedicato agli allenamenti organizzati con biciclette e agli allenamenti podistici.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede per le violazioni dell'**articolo 67** un sistema parzialmente diverso da quello recato dall'**articolo 9 del codice vigente**.

Per l'organizzazione, promozione, direzione o agevolazione di **competizioni atletiche o ciclistiche senza la preventiva comunicazione** del programma, delle modalità di svolgimento e del numero dei partecipanti, prevista dal **comma 1**, lo schema stabilisce una sanzione da **170 a 680 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti. La disciplina vigente non contempla una fattispecie direttamente corrispondente, poiché l'articolo 9 assoggetta le competizioni atletiche e ciclistiche a un regime autorizzatorio e punisce il loro svolgimento senza autorizzazione con la sanzione da **173 a 694 euro**, oltre all'**immediato divieto di effettuare la competizione**.

Per l'organizzazione, promozione, direzione o agevolazione senza autorizzazione delle competizioni con **veicoli a motore, animali o veicoli a trazione animale**, di cui al **comma 2**, la Tabella 1 prevede una sanzione da **750 a 3.000 euro** e la **sospensione dell'attività**. Nel codice vigente il trattamento è invece differenziato: l'**articolo 9, comma 8**, prevede la sanzione da **173 a 694 euro** per le competizioni con animali, mentre per quelle con veicoli a motore la sanzione è compresa tra **866 e 3.464 euro**; in entrambi i casi l'autorità amministrativa dispone inoltre l'**immediato divieto di effettuare la competizione**.

Per la violazione delle **prescrizioni adottate dalle competenti autorità** ai fini dello svolgimento delle competizioni (**comma 3**), la Tabella 1 prevede, per il responsabile dell'organizzazione, una sanzione da **80 a 320 euro**, accompagnata dalla **sospensione dell'attività**, per le competizioni atletiche e ciclistiche di cui al comma 1; per le competizioni di cui al comma 2 **con veicoli a motore**, è invece prevista una sanzione da **750 a 3.000 euro**, anch'essa accompagnata dalla sospensione dell'attività. L'**articolo 9, comma 9, del codice vigente** prevede, per l'inosservanza degli obblighi, divieti o limitazioni risultanti dall'autorizzazione, la

sanzione da **87 a 344 euro** per le competizioni atletiche, ciclistiche o con animali e quella da **173 a 694 euro** per le competizioni con veicoli a motore.

Lo schema introduce inoltre una **specifica fattispecie a carico dei partecipanti** alle competizioni (**comma 4**), tenuti a rispettare sia le prescrizioni delle autorità sia quelle eventualmente impartite dagli organizzatori. La relativa violazione è punita con la sanzione da **80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti. La tavola di raffronto qualifica la disposizione come **di nuova introduzione**, precisando che nel sistema vigente i partecipanti rispondono in concorso con gli organizzatori, promotori e gli altri soggetti interessati alle medesime violazioni.

Per l'inosservanza, da parte degli **utenti della strada**, delle prescrizioni imposte in attuazione dei provvedimenti di **sospensione temporanea della circolazione** adottati in occasione del transito dei concorrenti (**comma 5**), la Tabella 1 prevede una sanzione da **170 a 680 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti. Nel sistema vigente l'**articolo 9, comma 9**, rinvia, in caso di violazione del provvedimento di sospensione temporanea, all'**articolo 6, comma 12**, che prevede la sanzione da **173 a 694 euro** e, qualora la violazione sia commessa dal conducente di un veicolo adibito al trasporto di cose, la sanzione da **430 a 1.731 euro**, con la **sospensione della patente di guida e della carta di circolazione da uno a quattro mesi**.

Nel complesso, lo schema **distingue più puntualmente le condotte** degli organizzatori o responsabili delle manifestazioni, dei partecipanti e degli altri utenti della strada e, per alcune fattispecie, sostituisce all'**immediato divieto di effettuare la singola competizione**, previsto dal codice vigente, la diversa sanzione accessoria della **sospensione dell'attività**.

Sotto il profilo del coordinamento, si segnala che la **Tabella 1**, con riferimento al **comma 3**, individua espressamente il trattamento sanzionatorio per le competizioni di cui al comma 1 e, nell'ambito delle competizioni di cui al comma 2, per quelle svolte con veicoli a motore, **senza menzionare le competizioni con animali o con veicoli a trazione animale**, che sono tuttavia ricomprese nel medesimo comma 2 e assoggettate alle prescrizioni di cui al comma 3.

Si segnala inoltre un possibile profilo di coordinamento tra l'**articolo 67, comma 5**, e l'**articolo 48, comma 2, lettera *m)***. Il primo, facendo espressamente salvo quanto previsto dall'articolo 48, impone agli utenti della strada di rispettare le prescrizioni adottate in attuazione dei provvedimenti di sospensione temporanea della circolazione e la Tabella 1 sanziona la relativa violazione con una somma da 170 a 680 euro. L'articolo 48, comma 2, lettera *m)*, vieta invece la circolazione sulle strade interessate da competizioni sportive in presenza di provvedimenti di chiusura o di sospensione temporanea della circolazione; per la relativa violazione la Tabella 1 prevede parimenti la sanzione da 170 a 680 euro, elevata a 400-1.600 euro, con divieto di guida per trenta giorni, quando la violazione sia commessa dal conducente di un veicolo adibito al trasporto di cose.

L'**articolo 68** *(Norme per la protezione dei conducenti di biciclette, cicli a propulsione, ciclomotori e motocicli)* reca disposizioni relative all'utilizzo dei **dispositivi di protezione individuale** da parte dei conducenti e dei

passeggeri di biciclette, cicli a propulsione, ciclomotori e motoveicoli, ampliando gli obblighi previsti dalla disciplina vigente.

Il **comma 1** introduce l'**obbligo**, per i conducenti e le persone trasportate sui **cicli a propulsione**, di indossare e mantenere regolarmente allacciato, durante la marcia, un **casco protettivo** conforme alle norme tecniche armonizzate.

Si ricorda che, ai sensi dell'**Allegato I.1** dello schema, sono definiti **cicli a propulsione** i veicoli a pedali appartenenti alla sottocategoria internazionale L1e-A, dotati di una propulsione ausiliaria destinata principalmente ad assistere la pedalata, la cui alimentazione si interrompe a una velocità non superiore a 25 km/h e la cui potenza nominale continua o netta massima non supera 1.000 W. Tali veicoli si distinguono dai cicli a pedalata assistita, caratterizzati da un motore ausiliario elettrico di potenza nominale continua non superiore a 250 W, elevata a 500 W per quelli adibiti al trasporto di merci.

Resta distinta la disciplina dei monopattini elettrici, per i quali l'obbligo di indossare il casco protettivo è previsto dall'articolo 62, comma 2, lettera *d)*, dello schema in esame.

Il **comma 2** prevede, per i conducenti di **biciclette e cicli a propulsione**, l'obbligo di indossare il **giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità** di cui all'articolo 73, comma 7, durante la circolazione fuori dai centri abitati nelle ore notturne, negli altri casi indicati dall'articolo 53 e nelle gallerie. È consentito sostituire tali dispositivi con inserti rifrangenti dell'abbigliamento, purché idonei ad assicurare i medesimi requisiti di alta visibilità.

Si ricorda che l'articolo 182, comma 9-*bis*, del codice della strada vigente prescrive l'utilizzo del giubbotto o delle bretelle retroriflettenti per i conducenti di velocipedi che circolano fuori dai centri abitati da mezz'ora dopo il tramonto a mezz'ora prima dell'alba, nonché nelle gallerie.

L'articolo 53, comma 1, lettera *c)*, dello schema, richiamato dalla disposizione in esame, disciplina l'utilizzo dei dispositivi di illuminazione dei veicoli a motore nei centri abitati durante le ore notturne e, anche di giorno, nelle gallerie, in caso di nebbia, neve, forte pioggia e in ogni altra circostanza di scarsa visibilità.

Il **comma 3** conferma, per i conducenti e i passeggeri di **ciclomotori e motoveicoli**, l'obbligo di indossare e mantenere regolarmente allacciato, durante la marcia, un **casco protettivo omologato**, in conformità alla normativa europea e ai regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.

La disposizione riproduce sostanzialmente quanto previsto dall'articolo 171, comma 1, del codice della strada vigente.

Il **comma 4** introduce, per conducenti e le persone trasportate sui **motoveicoli**, l'obbligo di utilizzare, durante la circolazione **sulle autostrade**, adeguate **protezioni per la schiena e per le mani**. Le caratteristiche di tali dispositivi sono demandate a un apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la cui adozione non è previsto un termine.

Il **comma 5** individua le categorie di veicoli i cui conducenti e passeggeri sono **esonerati** dagli obblighi previsti dai commi da 1 a 4. In particolare, le disposizioni non si applicano:

- alle **biciclette e ai cicli a propulsione a tre o quattro ruote** (lettera *a*);
- ai **ciclomotori e motoveicoli a tre o quattro ruote dotati di carrozzeria chiusa** (lettera *b*);
- ai **ciclomotori e motocicli a due o tre ruote dotati di cellula di sicurezza a prova di *crash***, nonché di sistemi di ritenuta e dispositivi atti a garantirne l'utilizzo in condizioni di sicurezza (lettera *c*).

Le esenzioni di cui alle lettere *b)* e *c)* riprendono sostanzialmente quelle previste dall'articolo 171, comma 1-*bis*, del codice della strada vigente, mentre la lettera *a)* introduce una specifica esclusione relativa alle biciclette e ai cicli a propulsione a tre o quattro ruote.

Il **comma 6** stabilisce che del **mancato utilizzo del casco** o degli altri dispositivi di protezione da parte del passeggero, quando prescritti, **risponde in ogni caso anche il conducente**.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1** prevede, per le violazioni dell'**articolo 68**, sanzioni differenziate in relazione ai diversi obblighi di protezione.

Per il mancato uso del **casco protettivo** sui **cicli a propulsione**, previsto dal **comma 1** per i conducenti e le persone trasportate, lo schema introduce una sanzione da **40 a 160 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti. Qualora il casco utilizzato non sia conforme alle norme tecniche armonizzate, alla medesima sanzione pecuniaria si aggiunge la **confisca della cosa oggetto della violazione**. L'obbligo costituisce una **nuova introduzione** rispetto al codice vigente.

Per la violazione dell'obbligo, di cui al **comma 2**, di indossare il **giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità** durante la circolazione fuori dei centri abitati di notte, negli altri casi indicati dall'articolo 53 e nelle gallerie, la Tabella 1 prevede una sanzione da **40 a 160 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti. L'obbligo riguarda i conducenti di **biciclette e cicli a propulsione** e può essere assolto anche mediante inserti rifrangenti dell'abbigliamento aventi equivalenti requisiti di alta visibilità. La disposizione riprende, ampliandone l'ambito, l'**articolo 182, comma 9-*bis***, del codice vigente, che prescrive l'uso del giubbotto o delle bretelle retroriflettenti ai conducenti di velocipedi fuori dei

centri abitati nelle ore notturne e nelle gallerie; la relativa violazione è attualmente punita, ai sensi del **comma 10**, con la sanzione da **26 a 102 euro**.

Per il mancato uso, ovvero per l'uso non conforme, del **casco protettivo** da parte dei conducenti e delle persone trasportate su **ciclomotori e motoveicoli**, di cui al **comma 3**, lo schema prevede una sanzione da **80 a 320 euro**, il **divieto di marcia per trenta giorni** e la decurtazione di **5 punti**. La disposizione corrisponde all'**articolo 171 del codice vigente**, che prevede una sanzione da **83 a 332 euro** e il **fermo amministrativo del veicolo per sessanta giorni**, elevato a **novanta giorni** in caso di reiterazione della violazione nel biennio, oltre alla decurtazione di **5 punti**.

Lo schema introduce inoltre, al **comma 4**, l'obbligo, durante la marcia sulle **autostrade**, per i conducenti di motoveicoli e per le persone trasportate, di utilizzare adeguate **protezioni per la schiena e per le mani**. La violazione è punita con una sanzione da **40 a 160 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti. Tale obbligo non trova una corrispondente previsione nel codice vigente.

L'uso delle protezioni di cui al comma 4 assume rilievo anche ai fini della disciplina generale degli **aumenti e delle riduzioni delle sanzioni**. In particolare, l'**articolo 123, comma 5, lettera *b)*** prevede, fuori dai casi di cui all'articolo 159, il raddoppio della sanzione pecuniaria quando la violazione è commessa in occasione di un sinistro provocato dal conducente dal quale siano derivate lesioni personali gravi o gravissime o la morte di una o più persone; tale aumento non si applica se la violazione è commessa in occasione o a seguito di un sinistro da un conducente di motociclo o di ciclomotore che, in quel momento, faceva uso delle protezioni di cui all'articolo 68, comma 4.

L'**articolo 124, comma 3, lettera *b)*** prevede inoltre la **riduzione della metà della sanzione amministrativa pecuniaria** quando la violazione sia commessa in occasione o a seguito di un sinistro da un conducente di motociclo o ciclomotore che, al momento dell'accertamento, faccia uso delle medesime protezioni.

Sotto il profilo del coordinamento, si segnala che gli articoli 123, comma 5, lettera *b)*, e 124, comma 3, lettera *b)*, fanno riferimento al **conducente di «motociclo o ciclomotore»** che utilizzi le protezioni di cui all'articolo 68, comma 4, mentre quest'ultima disposizione impone l'uso delle protezioni per la schiena e per le mani ai conducenti di **«motoveicoli»** e alle persone trasportate.

L'**articolo 69** *(Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta e sicurezza per bambini)* disciplina l'utilizzo delle **cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta e sicurezza per bambini**, riordinando le disposizioni dell'articolo 172 del codice della strada vigente e introducendo alcune modifiche relative alle categorie di veicoli interessate, alle modalità di utilizzo dei dispositivi e ai casi di esenzione.

Il **comma 1** stabilisce l'obbligo di utilizzare le **cinture di sicurezza** durante la marcia per i conducenti e i passeggeri dei veicoli delle categorie L6e e L7e dotati di carrozzeria chiusa, nonché dei veicoli delle categorie

M1, N1, N2 e N3, muniti di tali dispositivi. Rispetto alla disciplina vigente, l'obbligo è esteso ai veicoli della categoria **L7e**, corrispondente ai quadricicli non leggeri.

Il **comma 2** conferma l'obbligo di assicurare al sedile i **bambini di statura inferiore a 1,50 metri** mediante un sistema di ritenuta adeguato al loro peso e omologato in conformità alla normativa europea e ai regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.

Il **comma 3** vieta il trasporto di bambini mediante sistemi di ritenuta **rivolti in avanti** su sedili protetti da *airbag* frontale, salvo che quest'ultimo sia stato disattivato.

Si ricorda che l'articolo 172, comma 5, del codice della strada vigente prevede il medesimo divieto con riferimento ai seggiolini **rivolti all'indietro**, consentendone l'utilizzo qualora *l'airbag* frontale sia stato disattivato, anche mediante un sistema automatico adeguato.

Il **comma 4** conferma la **deroga** all'obbligo di utilizzo dei sistemi di ritenuta per i bambini di statura non superiore a 1,50 metri trasportati su autoveicoli in **servizio taxi o** di **noleggio con conducente**, a condizione che non occupino un sedile anteriore e siano accompagnati da almeno un passeggero di età non inferiore a sedici anni.

Il **comma 5** conferma l'obbligo di utilizzare un **dispositivo antiabbandono** per i conducenti dei veicoli delle categorie M1, N1, N2 e N3 immatricolati in Italia, ovvero immatricolati all'estero e condotti da residenti in Italia, quando trasportano un bambino di età inferiore a quattro anni assicurato mediante un sistema di ritenuta. Le caratteristiche tecnico-costruttive e funzionali del dispositivo sono stabilite con apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si ricorda che la disciplina tecnica dei dispositivi antiabbandono è attualmente contenuta nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 2 ottobre 2019, n. 122.

Il **comma 6** vieta di **modificare, alterare o manomettere** le cinture di sicurezza e i dispositivi di ritenuta per bambini in modo da comprometterne il funzionamento, nonché di indossare le cinture in maniera non corretta. Introduce inoltre il divieto di utilizzare **dispositivi destinati a limitare o disattivare gli allarmi** relativi al mancato utilizzo delle cinture di sicurezza di cui il veicolo è dotato.

Il **comma 7** disciplina l'utilizzo dei sistemi di ritenuta sui **veicoli delle categorie M2 e M3**, destinati al **trasporto di persone**. In particolare, prevede:

- l'obbligo per il conducente e i passeggeri che occupano i sedili delle file più avanzate di utilizzare le cinture di sicurezza, se il veicolo ne è dotato (lettera *a*);
- l'obbligo per gli altri occupanti di età superiore a tre anni di utilizzare, quando sono seduti, le cinture di sicurezza presenti sul veicolo (lettera *b*);
- l'utilizzo dei sistemi di ritenuta per i bambini fino a tre anni di età, soltanto se presenti e nei limiti della loro disponibilità (lettera *c*);
- l'obbligo di informare i passeggeri circa l'utilizzo delle cinture di sicurezza mediante cartelli o pittogrammi conformi alla normativa europea, apposti in modo visibile su ogni sedile. L'informazione può essere fornita anche verbalmente dal conducente, dal verificatore o accertatore, dal capogruppo oppure mediante sistemi audiovisivi (lettera *d*).

Il **comma 8** individua le categorie di **soggetti esonerati** dall'obbligo di utilizzo delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini, riprendendo in parte le esenzioni già previste dall'articolo 172 del Codice della strada vigente e introducendone ulteriori.

Tra le nuove previsioni si segnalano, in particolare:

- l'esenzione per gli **altri organi e gli ausiliari di polizia stradale**, durante lo svolgimento di servizi incompatibili con l'utilizzo dei dispositivi di ritenuta, in situazioni o condizioni di emergenza (lettera *b*);
- l'esenzione per gli **addetti ai servizi antincendio e sanitari** durante lo svolgimento di attività che non consentono l'utilizzo dei dispositivi di ritenuta, anche al di fuori degli interventi di emergenza (lettera *d*);
- l'esenzione per le **persone di statura inferiore a 1,50 metri** per le quali non sia possibile utilizzare i dispositivi di ritenuta per bambini, purché non occupino un sedile anteriore (lettera *i*);
- l'esenzione per i **bambini trasportati sui veicoli** appartenenti alle categorie individuate dalle lettere a), b), c) e n), qualora non sia disponibile un dispositivo di ritenuta per bambini (lettera *o*).

Il **comma 9** conferma l'obbligo del conducente di verificare la persistente efficienza dei dispositivi di sicurezza e stabilisce che, **in caso di mancato utilizzo** delle cinture di sicurezza, dei sistemi di ritenuta o dei dispositivi antiabbandono da parte di un minore, della violazione **risponde il**

conducente oppure, se presente sul veicolo al momento del fatto, il **soggetto tenuto alla sorveglianza del minore**.

La disposizione prevede inoltre che, sui veicoli delle categorie M2 e M3, la vigilanza sul rispetto degli obblighi relativi all'utilizzo delle cinture di sicurezza da parte degli occupanti di età superiore a tre anni e dei sistemi di ritenuta per i bambini fino a tre anni, di cui al comma 7, lettere *b)* e *c)*, sia affidata al soggetto che riveste il ruolo di **accompagnatore**.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede per le violazioni dell'**articolo 69** importi generalmente lievemente inferiori rispetto a quelli stabiliti dall'**articolo 172 del codice vigente**, accompagnati, per alcune fattispecie, da una diversa modulazione delle sanzioni accessorie e della decurtazione di punti.

Per il mancato uso delle **cinture di sicurezza**, dei **sistemi di ritenuta per bambini** e dei **dispositivi antiabbandono**, di cui ai **commi 1, 2 e 5**, nonché per il mancato uso delle cinture sui posti delle file più avanzate dei veicoli delle categorie M2 e M3, di cui al **comma 7, lettera *a)***, lo schema prevede una sanzione da **80 a 320 euro**, il **divieto di guida per trenta giorni in caso di recidiva nel biennio** e la decurtazione di **5 punti**. La disciplina vigente prevede, per le violazioni contemplate dall'**articolo 172, comma 10**, la sanzione da **83 a 332 euro** e, quando il conducente incorra almeno due volte nel biennio in una delle violazioni ivi previste, la **sospensione della patente da quindici giorni a due mesi**, oltre alla decurtazione di **5 punti** nei casi previsti dalla disciplina della patente a punti.

Il **comma 3** dello schema vieta di trasportare bambini utilizzando il dispositivo di cui al comma 2 **rivolto in avanti** su un sedile passeggeri protetto da airbag frontale, salvo che quest'ultimo sia disattivato. La relativa violazione è punita con una sanzione da **80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie e con la decurtazione di **2 punti**. Per la violazione delle condizioni previste dal **comma 4** per il trasporto dei bambini sugli autoveicoli adibiti a **servizio taxi o a noleggio con conducente**, lo schema prevede una sanzione da **80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie, con la decurtazione di **5 punti**.

Per la **manomissione delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini**, nonché per l'alterazione o l'impiego di dispositivi idonei a escludere gli allarmi relativi al mancato utilizzo delle cinture (**comma 6**), lo schema stabilisce una sanzione da **40 a 160 euro** e la decurtazione di **5 punti**, senza sanzioni accessorie. L'**articolo 172, comma 11, del codice vigente** sanziona l'alterazione o l'ostacolo al normale funzionamento dei dispositivi di ritenuta con una somma da **41 a 167 euro**; lo schema estende espressamente il divieto anche ai dispositivi destinati a limitare o escludere gli allarmi relativi al mancato uso delle cinture.

Per i veicoli delle categorie **M2 e M3**, il **comma 7** distingue ulteriormente le fattispecie. La violazione dell'obbligo di utilizzare le cinture sui sedili delle file più avanzate, di cui alla lettera ***a)***, è assoggettata, come detto, alla sanzione da **80 a 320 euro**, al **divieto di guida per trenta giorni in caso di recidiva biennale** e alla decurtazione di **5 punti**; per le violazioni delle lettere ***b)*** e ***c)***, relative all'uso

delle cinture da parte degli altri occupanti e dei sistemi di ritenuta per i bambini fino a tre anni, la sanzione è parimenti da **80 a 320 euro**, ma **senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti**. Le corrispondenti regole sono attualmente contenute nell'**articolo 172, comma 6**, del codice vigente.

Lo schema introduce infine una specifica sanzione da **25 a 100 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti, per la violazione dell'obbligo, previsto dal comma 7, lettera ***d)***, di informare i passeggeri dei veicoli M2 e M3 circa l'obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza. Tale obbligo è già previsto dall'**articolo 172, comma 7, del codice vigente**, che disciplina le modalità dell'informazione ai passeggeri, senza individuare per tale specifico obbligo una distinta fattispecie sanzionatoria autonoma.

Nel complesso, lo schema **mantiene in larga parte l'impianto sanzionatorio vigente**, riducendo lievemente alcuni importi pecuniari e introducendo, per singole fattispecie, una diversa graduazione delle sanzioni accessorie e della decurtazione di punti. Assume inoltre rilievo la **tipizzazione autonoma della violazione dell'obbligo di informazione dei passeggeri dei veicoli M2 e M3**.

L'**articolo 70** *(Distrazione e uso di dispositivi di comunicazione)* disciplina l'**utilizzo dei dispositivi di comunicazione durante la guida**, riordinando e ampliando le disposizioni dell'articolo 173 del codice della strada vigente, con particolare riferimento alla prevenzione delle distrazioni derivanti dall'utilizzo e dalla consultazione di dispositivi elettronici.

Il **comma 1** vieta ai conducenti di veicoli o di animali, durante la marcia:

- l'utilizzo di **apparecchi radio, radiotelefonici e telefoni** che comportino, anche solo temporaneamente, l'**allontanamento delle mani dal volante** (lettera *a*);
- l'utilizzo o la consultazione di **smartphone, computer portatili, notebook e tablet** (lettera *b*);
- l'utilizzo di **cuffie sonore** (lettera *c*).

Il testo distingue pertanto il divieto di cui alla lettera *a*), che presuppone l'allontanamento delle mani dal volante, da quello previsto dalla lettera *b*), per il quale tale requisito non è espressamente richiesto.

Il **comma 2** consente, in **deroga** ai divieti del comma 1, l'utilizzo di apparecchi o dispositivi a viva voce oppure dotati di auricolare, purché consentano al conducente adeguate capacità uditive da entrambe le orecchie e non richiedano, per il loro funzionamento, l'uso delle mani.

Il **comma 3** introduce il **divieto di alterare i sistemi di intrattenimento audiovisivo del veicolo al fine di consentire la riproduzione di contenuti video**.

Si tratta di una previsione nuova rispetto all'articolo 173 vigente, diretta, secondo la relazione illustrativa, a contrastare l'impiego di dispositivi o sistemi

che consentano di aggirare i blocchi predisposti dal costruttore per la riproduzione di filmati durante la marcia.

Il **comma 4** prevede che **le disposizioni** del **comma 2 non si applichino** ai conducenti dei veicoli di cui all'articolo 34 (Forze armate, di polizia, di protezione civile, di soccorso e antincendio), agli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27 e agli ausiliari di polizia stradale di cui all'articolo 28 durante l'espletamento dei servizi d'istituto o delle attività di competenza.

Al riguardo, si segnala che il comma 2 non reca un divieto, bensì una deroga ai divieti stabiliti dal comma 1. Anche la relazione illustrativa considera i soggetti indicati al comma 4 come destinatari di una deroga.

Il **comma 5 estende** espressamente l'applicazione delle disposizioni dell'articolo anche a chi svolge le funzioni di **istruttore durante le esercitazioni di guida e gli esami per il conseguimento della patente**.

Si ricorda che l'**articolo 173, comma 2, del codice della strada vigente** vieta al conducente, durante la marcia, l'uso di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante, nonché l'uso di cuffie sonore, facendo salve le eccezioni previste dalla disposizione. La relazione illustrativa evidenzia che l'articolo 70 amplia la disciplina, introducendo divieti specifici riferiti anche ad azioni diverse dall'uso materiale del dispositivo, come la consultazione. In particolare, la previsione della lettera *b*) del comma 1 non subordina il divieto di utilizzo o consultazione di smartphone, computer portatili, notebook e tablet all'allontanamento delle mani dal volante, diversamente da quanto espressamente previsto dalla lettera *a*) per gli apparecchi ivi indicati. Ne deriva un **ampliamento oggettivo delle condotte vietate** rispetto all'articolo 173 vigente.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede, per le violazioni dell'**articolo 70, comma 1, lettere *a), b)* e *c)***, una sanzione amministrativa pecuniaria da **250 a 1.000 euro**, il **divieto di guida per quindici giorni** e la decurtazione di **5 punti**.

Per le condotte già riconducibili all'**articolo 173, comma 3-*bis*, del codice vigente**, l'importo della sanzione pecuniaria previsto per la prima violazione e la decurtazione di punti risultano sostanzialmente confermati, mentre la **sospensione della patente da quindici giorni a due mesi** è sostituita dal **divieto di guida per quindici giorni** previsto dalla Tabella 1.

La disciplina vigente prevede inoltre, in caso di **ulteriore violazione nel biennio**, un trattamento aggravato, con sanzione da **350 a 1.400 euro**, sospensione della patente da **uno a tre mesi** e decurtazione di **10 punti**. La Tabella 1 dello schema non contempla una corrispondente fattispecie aggravata riferita specificamente alla reiterazione biennale dell'articolo 70. Resta tuttavia applicabile la disciplina generale dell'articolo 123, comma 1, lettera ***c)***, in base alla quale la sanzione amministrativa pecuniaria prevista dalla Tabella 1 è

aumentata di un decimo in caso di recidiva della stessa violazione nell'arco di un quinquennio. Non risulta invece riprodotta, per la reiterazione dell'illecito di cui all'articolo 70, la specifica **decurtazione di 10 punti** prevista dalla disciplina vigente.

Lo schema introduce inoltre, al **comma 3**, una specifica fattispecie relativa all'alterazione dei **sistemi di intrattenimento audiovisivo del veicolo** finalizzata a consentire la riproduzione di contenuti video, punita con una sanzione da **80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti.

Nel complesso, lo schema **specifica le condotte vietate in materia di distrazione e uso di dispositivi di comunicazione** e, per le fattispecie già riconducibili all'articolo 173 del codice vigente, mantiene sostanzialmente invariati l'importo base della sanzione pecuniaria e la decurtazione di **5 punti**, sostituendo alla sospensione della patente da quindici giorni a due mesi un **divieto di guida di quindici giorni**. Non viene invece riprodotto lo specifico regime aggravato previsto dal codice vigente per la reiterazione nel biennio; alla recidiva si applica, sul piano pecuniario, la disciplina generale dell'articolo 123, comma 1, lettera ***c)***, relativa alla reiterazione della stessa violazione nell'arco di cinque anni.

Sotto il profilo del coordinamento normativo, si segnala infine che l'**articolo 135, comma 3, lettera *n)***, dello schema richiama l'**articolo 70, comma 2**, tra le violazioni cui si applica il divieto di guida collegato al punteggio della patente. Il **comma 2**, tuttavia, non individua una condotta vietata, ma disciplina i casi in cui è consentito l'uso di dispositivi a viva voce o con auricolare. Le condotte sanzionate per l'uso improprio di telefoni e altri dispositivi durante la marcia sono invece previste dal **comma 1** dell'articolo 70.

L'**articolo 71** *(Uso di alcol durante la guida)* disciplina il **divieto di guida dopo l'assunzione di bevande alcoliche** e la **guida in stato di ebbrezza**, riordinando le disposizioni degli articoli 186 e 186-*bis* del codice della strada vigente, limitatamente alle fattispecie di **illecito amministrativo**. Le fattispecie penalmente rilevanti, relative alla guida con tasso alcolemico superiore a 0,8 grammi per litro e al rifiuto di sottoporsi agli accertamenti, sono invece disciplinate dall'articolo 170 dello schema, collocato nel titolo IV.

Il **comma 1 vieta** la guida dopo l'assunzione di bevande alcoliche e sotto la loro influenza per determinate categorie di conducenti. In particolare, il divieto riguarda:

- i **conducenti di età inferiore a ventuno anni** e i soggetti privi di patente perché mai conseguita (lettera *a*);
- i conducenti nei **primi tre anni dal conseguimento della patente di categoria B** (lettera *b*);

- i conducenti che esercitano professionalmente attività di **trasporto di persone o di cose** (lettere *c* e *d*);
- i conducenti di **autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate** e di autoveicoli trainanti un **rimorchio**, quando la massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli supera tale limite (lettere *e* e *f*);
- i conducenti di **autobus e altri autoveicoli destinati al trasporto di persone** con più di **otto** posti a sedere, escluso quello del conducente (lettera *g*);
- i conducenti di **autoarticolati e autosnodati destinati al trasporto di persone**, indipendentemente dalla massa complessiva (lettera *h*);
- i conducenti di **veicoli nella disponibilità degli organi e degli ausiliari di polizia stradale**, nonché di veicoli antincendio e di soccorso sanitario (lettera *i*).

Rispetto all'articolo 186-*bis* del codice della strada vigente, la disposizione estende il divieto ai soggetti privi di patente perché mai conseguita e ai conducenti dei veicoli individuati dalla lettera *i*). La tabella di raffronto evidenzia, con riferimento a quest'ultima previsione, l'intento di colmare una lacuna della disciplina vigente. La lettera *h*) specifica inoltre la destinazione al trasporto di persone degli autoarticolati e degli autosnodati, diversamente dalla formulazione vigente, che individua tali categorie in termini generali.

Il **comma 2** vieta la **guida in stato di ebbrezza** conseguente all'assunzione di bevande alcoliche, individuando tale condizione in presenza di una concentrazione alcolemica **superiore a 0,50 grammi per litro di sangue**, accertata mediante **analisi dell'aria alveolare espirata** o di **campioni di sangue intero**.

La disposizione introduce inoltre la **possibilità di desumere lo stato di ebbrezza**, qualora non sia possibile procedere all'accertamento della concentrazione alcolemica, dalla presenza di **sintomi inequivocabilmente riconducibili a uno stato di alterazione psicofisica**.

La tabella di raffronto richiama, al riguardo, la giurisprudenza della Corte di cassazione secondo cui lo stato di ebbrezza può essere desunto dalla presenza di adeguati elementi obiettivi e sintomatici.

Il **comma 3** riproduce la disciplina prevista dall'articolo 186-*bis*, comma 7, del codice della strada vigente, stabilendo che il **conducente di età inferiore a diciotto anni**, per il quale sia stato accertato un tasso alcolemico superiore a zero e non superiore a 0,5 grammi per litro, non possa conseguire la **patente di categoria B prima del compimento del diciannovesimo anno di età**. Qualora il tasso alcolemico sia superiore a

0,5 grammi per litro, il conseguimento della patente è differito al **compimento del ventunesimo anno di età**.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede, per le violazioni dell'**articolo 71**, una rimodulazione degli importi e delle conseguenze accessorie rispetto agli **articoli 186 e 186-*bis* del codice vigente**.

Per la guida con tasso alcolemico superiore a zero e non superiore a **0,5 g/l** da parte dei conducenti assoggettati al divieto assoluto di assunzione di alcol (**comma 1**), lo schema prevede una sanzione da **150 a 600 euro** e la decurtazione di **5 punti**, senza sanzioni accessorie. La disciplina vigente prevede, ai sensi dell'**articolo 186-*bis*, comma 2**, una sanzione da **168 a 672 euro**. Lo schema estende inoltre il regime di "alcol zero" ad alcune ulteriori categorie di conducenti non espressamente ricomprese nell'attuale articolo 186-*bis*.

Per la guida con tasso alcolemico superiore a **0,5 e non superiore a 0,8 g/l** (**comma 2**), lo schema stabilisce una sanzione da **500 a 2.000 euro**, il **divieto di guida per novanta giorni** e la decurtazione di **10 punti**. L'**articolo 186, comma 2, lettera *a)***, del codice vigente prevede invece una sanzione da **543 a 2.170 euro** e la **sospensione della patente da tre a sei mesi**, oltre alla medesima decurtazione di 10 punti.

Per la stessa violazione commessa dai soggetti assoggettati al divieto assoluto di assunzione di alcol, lo schema prevede una sanzione da **750 a 3.000 euro**, il **divieto di guida per centoventi giorni** e la decurtazione di **10 punti**. Nel codice vigente, l'**articolo 186-*bis*, comma 3**, stabilisce, per i conducenti ivi indicati che incorrono nell'illecito di cui all'articolo 186, comma 2, lettera ***a)***, l'**aumento di un terzo delle sanzioni previste da quest'ultima disposizione**; ne consegue anche l'aumento di un terzo della durata della sospensione della patente, ordinariamente prevista da tre a sei mesi.

Nel complesso, lo schema **ridetermina gli importi pecuniari** e, per le violazioni amministrative relative a tassi alcolemici superiori a **0,5 e non superiori a 0,8 g/l**, sostituisce alla **sospensione della patente determinata entro un intervallo temporale** un **divieto di guida di durata predeterminata**, pari a **novanta giorni** nella fattispecie ordinaria e a **centoventi giorni** per i soggetti assoggettati al regime più rigoroso.

L'**articolo 72** *(Assicurazione obbligatoria a tutela degli utenti della strada)* disciplina l'**obbligo di assicurazione per la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli**, riordinando le disposizioni dell'articolo 193 del codice della strada vigente e introducendo alcune modifiche relative all'individuazione dell'obbligo assicurativo e alla disciplina dei veicoli immatricolati all'estero.

Il **comma 1** stabilisce che non possono circolare su strada senza la prescritta copertura assicurativa per la responsabilità civile verso terzi i **veicoli** individuati dall'articolo 1, comma 1, lettera *rrr*), del codice delle

assicurazioni private, di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005. Tale disposizione comprende i veicoli a motore non vincolati a rotaie, con velocità massima di progetto superiore a 25 km/h oppure con peso netto massimo superiore a 25 kg e velocità massima di progetto superiore a 14 km/h, nonché i relativi rimorchi, anche non agganciati, e i veicoli elettrici leggeri individuati con apposito decreto interministeriale.

Il **comma 2** pone a carico del **proprietario del veicolo** l'onere di verificare che lo stesso non sia posto in circolazione senza la prescritta copertura assicurativa, anche quando si trovi, a qualsiasi titolo, nella legittima disponibilità di un altro soggetto.

Il **comma 3** precisa che, ai fini della determinazione dell'obbligo assicurativo, si applicano le disposizioni degli articoli 122 e 122-*bis* del Codice delle assicurazioni private.

Si ricorda che l'articolo 122 disciplina l'obbligo assicurativo per i veicoli, mentre l'articolo 122-*bis*, introdotto dal decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184, individua le relative deroghe.

Il **comma 4** introduce disposizioni specifiche per i veicoli iscritti nel **Registro dei veicoli esteri (REVE)**, di cui all'articolo 81, comma 3, dello schema. In particolare, **esclude** per tali veicoli l'applicazione dell'**articolo 125, comma 7, del Codice delle assicurazioni private**, che prevede, per determinate categorie di veicoli immatricolati all'estero, l'inapplicabilità dei meccanismi di riconoscimento della copertura assicurativa fondati sulla garanzia prestata dall'Ufficio centrale italiano. Resta ferma l'applicazione delle disposizioni generali sull'obbligo assicurativo e sulle relative deroghe, richiamate dal comma 3.

Secondo la tabella di raffronto, la disposizione è finalizzata a garantire che i veicoli registrati in Italia siano coperti da un'assicurazione prestata da un'impresa autorizzata a operare nel territorio nazionale.

Al riguardo, si segnala che il terzo periodo del comma 4 subordina l'iscrizione nel registro all'attestazione della validità e dell'idoneità della copertura assicurativa, qualificandola come «rilasciata ai sensi del secondo periodo». Quest'ultimo, tuttavia, si limita a richiamare le disposizioni del comma 3, senza disciplinare il rilascio di alcuna attestazione.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede per le violazioni dell'**articolo 72** un trattamento nel complesso più severo rispetto a quello recato dall'**articolo 193 del codice vigente**.

Per la **circolazione senza copertura assicurativa** di cui al **comma 1**, lo schema prevede una sanzione amministrativa pecuniaria da **1.000 a 4.000 euro**, il **divieto di marcia a tempo indeterminato**, il **divieto di guida per quindici giorni** e la decurtazione di **7 punti** dalla patente. La disciplina vigente prevede,

invece, una sanzione da **866 a 3.464 euro**, la decurtazione di **5 punti** e il **sequestro del veicolo**, secondo quanto previsto dall'articolo 193.

Qualora la circolazione senza copertura assicurativa avvenga mediante **esibizione di documentazione falsa o contraffatta**, lo schema prevede una sanzione da **1.400 a 5.600 euro**, il **divieto di marcia a tempo indeterminato**, il **divieto di guida per trenta giorni** e la decurtazione di **7 punti**. Nel codice vigente trova applicazione la sanzione prevista per la circolazione senza assicurazione e, ai sensi dell'**articolo 193, comma 4-bis**, è inoltre disposta la **confisca amministrativa del veicolo intestato al conducente privo di copertura assicurativa** qualora il veicolo sia fatto circolare con documenti assicurativi falsi o contraffatti; nei confronti di chi abbia falsificato o contraffatto tali documenti è prevista altresì la **sospensione della patente per un anno**.

Il **comma 2** introduce inoltre una specifica fattispecie sanzionatoria per l'**omessa verifica della copertura assicurativa da parte del proprietario del veicolo**, punita con una sanzione amministrativa pecuniaria da **1.000 a 4.000 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti. L'**articolo 193, comma 1, del codice vigente** pone già a carico del proprietario il relativo obbligo di verifica, ma lo schema individua autonomamente il trattamento sanzionatorio applicabile alla sua violazione.

Quanto alle **riduzioni della sanzione**, l'**articolo 193, comma 3, del codice vigente** prevede la **riduzione alla metà** della sanzione di cui al comma 2 quando la copertura assicurativa sia resa operante nei quindici giorni successivi al termine di cui all'articolo 1901, secondo comma, del codice civile. La medesima riduzione si applica quando l'interessato, entro trenta giorni dalla contestazione e previa autorizzazione dell'organo accertatore, manifesti la volontà di procedere alla **demolizione del veicolo e alle relative formalità di radiazione** e vi provveda nei termini previsti.

L'articolo 72 dello schema non riproduce tali specifiche ipotesi di riduzione. Trova invece applicazione la disciplina generale dell'**articolo 124, comma 1**, in base alla quale, salvo che sia diversamente disposto, la sanzione amministrativa pecuniaria è **ridotta di un quinto** quando sia richiesto un adempimento volto a regolarizzare la posizione del veicolo o del conducente e tale adempimento sia effettuato entro trenta giorni dalla contestazione immediata o dalla notificazione del verbale.

Rispetto alla disciplina vigente, pertanto, il nuovo sistema modifica sia la **misura della riduzione**, che passa dalla metà a un quinto, sia il relativo ambito applicativo, non essendo riprodotta la specifica fattispecie connessa alla demolizione e alla radiazione del veicolo.

Nel complesso, lo schema **inasprisce il trattamento sanzionatorio della circolazione senza copertura assicurativa**, aumentando gli importi delle sanzioni pecuniarie e la decurtazione di punti e sostituendo al vigente sistema del sequestro un **divieto di marcia a tempo indeterminato**, cui si aggiunge un **divieto di guida di durata determinata**. Lo schema introduce inoltre un autonomo trattamento sanzionatorio per l'**omessa verifica della copertura assicurativa da parte del proprietario** e ridefinisce la disciplina delle **riduzioni della sanzione** applicabili in caso di successiva regolarizzazione.

CAPO V – REGOLE DI CONDOTTA IN CASO DI SINISTRO O AVARIA DEL VEICOLO E DI COMPORTAMENTO VERSO UFFICIALI E AGENTI

Articoli 73-75
(Regole di condotta in caso di sinistro o avaria del veicolo e di comportamento verso ufficiali e agenti)

Gli **articoli da 73 a 75** (**Capo V** del **Titolo II**) disciplinano gli obblighi di comportamento degli utenti della strada in caso di **ingombro della carreggiata, avaria del veicolo, sinistro stradale** e nei rapporti con gli **organi di polizia stradale e gli altri soggetti incaricati della regolazione del traffico**. Le disposizioni riordinano la disciplina vigente, introducendo alcune novità, tra cui l'estensione ai **passeggeri** dell'obbligo di indossare il **giubbotto retroriflettente**, l'obbligo di abbandonare il veicolo fermo in autostrada o sulle strade extraurbane principali e specifiche modalità di segnalazione per i conducenti con disabilità motorie. Sono inoltre previste **l'utilizzabilità delle riprese video e fotografiche** nei procedimenti risarcitori relativi a sinistri con soli danni alle cose, l'espresso **divieto di manovre volte a eludere i posti di blocco** e l'obbligo di attivare la segnalazione luminosa di pericolo alla percezione dei segnali acustici dei veicoli in emergenza.

Il **Capo V del Titolo II** dello schema di decreto legislativo, composto dagli **articoli da 73 a 75**, disciplina gli **obblighi di comportamento** degli utenti della strada in caso di **avaria del veicolo**, **perdita del carico**, **ingombro della carreggiata**, **traino di fortuna** e **sinistro stradale**, nonché nei rapporti con gli **organi di polizia stradale**, gli **ausiliari** e il **personale** addetto alla **regolazione del traffico**.

Le disposizioni riordinano norme attualmente contenute in diversi articoli del decreto legislativo n. 285 del 1992, tra cui gli articoli 161 e 162, relativi all'ingombro della carreggiata e alla segnalazione dei veicoli fermi, 189, concernente il comportamento in caso di incidente, e 192, relativo agli obblighi verso funzionari, ufficiali e agenti. La relazione illustrativa richiama inoltre l'articolo 177, mentre la relazione tecnica menziona, con riferimento all'articolo 73, anche gli articoli 165 e 170 del Codice vigente.

Gli articoli in esame individuano gli **obblighi di comportamento**, mentre le corrispondenti **sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie**, nonché le eventuali **decurtazioni di punti dalla patente**, sono indicate nella **Tabella 1 allegata allo schema**, richiamata dall'articolo 121. Le fattispecie penalmente rilevanti di fuga e omissione di soccorso in caso di sinistro stradale sono invece

disciplinate dall'**articolo 171**, collocato nel Titolo IV. Delle sanzioni amministrative si darà conto nell'esame dei singoli articoli.

Quanto ai **principi e criteri direttivi** di cui all'**articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177**, ai fini delle disposizioni del presente Capo rilevano, in particolare, il **comma 3, lettera *a)***, relativo alla riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e di coerenza e al loro coordinamento con le altre norme di settore, e la **lettera *e)***, relativa alla revisione delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale secondo principi di effettività, ragionevolezza, proporzionalità, dissuasività e non discriminazione. Vengono inoltre in rilievo il **comma 3, lettera *b)***, in materia di promozione di una cultura della sicurezza stradale fondata sulla consapevolezza dei rischi derivanti dalla circolazione, e la **lettera *c)***, relativa all'armonizzazione delle disposizioni del codice con la disciplina in materia di disabilità, al fine di rimuovere gli ostacoli alla libertà di circolazione degli utenti con disabilità e di assicurarne la massima tutela.

Rilevano altresì la **lettera *f),* numero 1)**, relativa alla graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento; la **lettera *n)***, relativa al riordino delle disposizioni riguardanti l'esercizio dei compiti di polizia stradale e al potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale; la **lettera *o)***, relativa al riordino della disciplina per l'uso dei dispositivi acustici supplementari di allarme e dei dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante; la **lettera *z)***, relativa al miglioramento della fluidità della circolazione.

Viene infine in rilievo il principio generale di cui al **comma 2, lettera *b)***, relativo alla semplificazione delle procedure e alla garanzia del raggiungimento degli obiettivi di tutela della sicurezza stradale.

Sotto il **profilo finanziario**, la relazione tecnica evidenzia che le disposizioni del Capo non prevedono l'istituzione di nuovi organismi, incrementi delle dotazioni organiche o nuove autorizzazioni di spesa. Le attività di segnalazione, intervento, controllo e accertamento sono svolte nell'ambito delle funzioni già esercitate dalle amministrazioni competenti, mentre gli eventuali oneri connessi alla rimozione degli ingombri, al ripristino della sede stradale, al soccorso, al traino e alle dotazioni individuali di sicurezza restano a carico dei soggetti interessati.

L'**articolo 73** *(Comportamento in caso di ingombro della carreggiata per avaria, perdita di carico e traino di fortuna dei veicoli in avaria)* disciplina gli obblighi di comportamento in caso di **ingombro della carreggiata dovuto ad avaria del veicolo**, perdita del carico o altre cause, al di fuori delle ipotesi di sinistro disciplinate dall'articolo 74.

Ai sensi del **comma 1**, al di fuori dei casi di cui all'articolo 74, quando la carreggiata è ingombra per avaria del veicolo, per caduta del carico o per qualsiasi altra causa, il conducente **rende sollecitamente libero il transito**, provvedendo, ove possibile, a rimuovere l'ingombro e a spingere il veicolo fuori della carreggiata ovvero a collocarlo sul margine destro di essa, parallelamente al relativo asse.

Il **comma 2** impone al conducente o a qualsiasi altro soggetto obbligato, in caso di caduta del carico o di oggetti ovvero di spargimento di materie viscide, infiammabili o comunque idonee a creare pericolo o intralcio, di adottare immediatamente le **cautele necessarie** per rendere sicura la circolazione e libero il transito. Le disposizioni riproducono, con alcune riformulazioni, l'articolo 161, commi 1 e 2, del codice vigente.

Il **comma 3** stabilisce che, nei casi di cui ai commi 1 e 2, il **conducente** ovvero, se questi è impossibilitato, i **passeggeri maggiorenni** provvedono tempestivamente a:

- informare l'ente proprietario della strada o l'organo di polizia più vicino (lettera *a)*);
- segnalare il pericolo o l'intralcio agli altri utenti (lettera *b)*) mediante il segnale mobile di pericolo, se il veicolo ne è dotato (numero *1)*), o, in mancanza, con altri mezzi idonei, posizionandosi fuori dalla carreggiata ad adeguata distanza, in modo da consentire ai veicoli in transito di rallentare e di arrestarsi in tempo utile (numero *2)*);
- adoperarsi, a proprie spese, per la rimozione delle sostanze, degli oggetti o delle materie pericolose cadute e per ripristinare l'aderenza del piano viabile mediante spargimento di sabbia, terra, segatura o altro materiale idoneo (numero *3)*).

Rispetto all'articolo 161, commi 3 e 4, del codice vigente, che pone gli obblighi di segnalazione e informazione a carico dell'**utente della strada**, lo schema individua espressamente i **passeggeri maggiorenni** quali soggetti tenuti ad adempiervi in caso di impossibilità del **conducente**. Le cautele relative alla rimozione delle sostanze pericolose e al ripristino dell'aderenza sono attualmente specificate dall'articolo 356, comma 2, del regolamento di esecuzione, di cui al D.P.R. n. 495 del 1992.

I **commi da 4 a 6** disciplinano il **presegnalamento dei veicoli fermi sulla carreggiata**. In particolare, il **comma 4** stabilisce che, fuori dai casi previsti dai commi precedenti e fermi restando gli obblighi in materia di fermata e sosta di cui all'articolo 57, i veicoli costretti a stazionare sulla carreggiata **fuori dei centri abitati** devono essere presegnalati mediante il segnale mobile di pericolo in dotazione:

- di notte, quando mancano o sono inefficienti le luci posteriori di posizione oppure non è possibile attivare la segnalazione luminosa di pericolo;
- di giorno, quando non risultano chiaramente visibili da una distanza di almeno 100 metri ai conducenti dei veicoli che sopraggiungono.

Sono esclusi dall'obbligo i monopattini elettrici, le biciclette, i cicli a propulsione, i ciclomotori a due ruote e i motocicli.

Il **comma 5** dispone che, quando il veicolo non è dotato del segnale mobile di pericolo, il conducente o altro soggetto incaricato debba provvedere al presegnalamento con mezzi alternativi idonei, secondo le modalità indicate dal comma 3, lettera *b)*, numero 2.

Il **comma 6** disciplina le modalità di collocazione del segnale mobile di pericolo, conforme alle caratteristiche indicate nel regolamento di cui all'articolo 289, che deve essere:

- sistemato sulla pavimentazione, dietro al veicolo o all'ostacolo, a una distanza di almeno 50 metri, in modo da risultare visibile da almeno 100 metri; qualora vi sia un'intersezione a distanza inferiore a 50 metri, deve essere collocato nella posizione più idonea a garantirne l'avvistamento (lettera *a*);
- posizionato sulla corsia occupata, ad almeno un metro dal bordo esterno della carreggiata, con la superficie rifrangente rivolta verso i veicoli in arrivo (lettera *b*);
- mantenuto in posizione per tutta la durata dell'ingombro e tempestivamente rimosso al suo cessare (lettera *c*).

Si ricorda che l'articolo 162 del codice vigente disciplina l'obbligo di presegnalamento (comma 1) e le caratteristiche del segnale (comma 2), demandando al regolamento la distanza di collocazione; le modalità di collocazione sono oggi recate dall'articolo 357 del regolamento di esecuzione. Secondo la tabella di raffronto trasmessa unitamente alla relazione illustrativa, le norme di comportamento previste dal regolamento sono riprese in norma primaria per rendere il precetto chiaro e tassativo, in ragione delle conseguenze sanzionatorie che ne discendono.

Il **comma 7** prevede, nelle situazioni contemplate dai commi da 1 a 4, l'obbligo per il **conducente e i passeggeri** di indossare il **giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità**, conformi alle caratteristiche individuate con provvedimento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, quando circolano sulla strada, anche se il veicolo si trova sulle corsie di emergenza o sulle aree di sosta. Durante le operazioni di collocazione del segnale mobile di pericolo devono sempre essere utilizzati dispositivi retroriflettenti di protezione individuale.

Rispetto all'articolo 162, commi 4-*bis* e 4-*ter*, del codice vigente, che riferisce l'obbligo al conducente, lo schema ne estende espressamente l'applicazione ai **passeggeri**.

Il **comma 8**, di nuova introduzione, prevede che, nei casi di cui ai commi da 1 a 4, se il veicolo si trova **in autostrada o su strada extraurbana principale**, i passeggeri non impegnati in attività di soccorso, segnalazione o posa del segnale di pericolo **scendono immediatamente dal veicolo** e si collocano fuori dalla sede stradale, in posizione protetta, o comunque fuori della carreggiata. Secondo la tabella di raffronto, la disposizione mira a ridurre il rischio di incidenti che coinvolgono passeggeri rimasti all'interno di veicoli fermi sulla carreggiata.

Il **comma 9** rinvia all'articolo 84 dello schema per le modalità del **traino di fortuna** di un veicolo da parte di un veicolo diverso da un rimorchio, nei casi di cui ai commi 1 e 2 e nelle altre situazioni di incombente emergenza o di avaria (materia oggi disciplinata dall'articolo 165 del codice vigente).

Il **comma 10** vieta ai conducenti di motocicli e ciclomotori a due ruote di trainare o farsi trainare da altri veicoli, precisando che il divieto opera **anche in caso di avaria** o malfunzionamento, in linea con l'articolo 170, comma 4, del codice vigente.

Il **comma 11**, di nuova introduzione, **esonera i conducenti con disabilità motorie** dagli obblighi di cui ai commi 3, 4, 5 e 6. In alternativa, essi attivano lo **speciale segnale di pericolo** in dotazione al veicolo, conforme alle caratteristiche definite con provvedimento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e informano immediatamente gli organi di polizia stradale competenti. Secondo la tabella di raffronto, la disposizione assicura un livello equivalente di tutela della sicurezza stradale per i conducenti impossibilitati a compiere le attività richieste.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede, per le violazioni dell'**articolo 73**, importi lievemente inferiori rispetto a quelli stabiliti dal codice vigente.

Per la violazione degli obblighi di cui ai **commi 1, 2 e 3** (rimozione dell'ingombro, adozione delle cautele, informazione e segnalazione del pericolo), lo schema stabilisce una sanzione da **40 a 160 euro** e la decurtazione di **2 punti**. La disciplina vigente prevede, per le corrispondenti condotte disciplinate dall'**articolo 161**, una sanzione da **42 a 173 euro** (comma 4).

Per l'inosservanza degli obblighi di cui ai **commi 4 e 6** (presegnalamento e modalità di collocazione del segnale mobile di pericolo) e per il mancato uso del giubbotto o delle bretelle retroriflettenti di cui al **comma 7**, lo schema prevede una sanzione da **40 a 160 euro** e la decurtazione di **2 punti**. Il codice vigente

prevede, per le corrispondenti violazioni dell'**articolo 162**, una sanzione da **42 a 173 euro** (comma 5).

Per la violazione del divieto, da parte dei conducenti di motocicli e ciclomotori a due ruote, di trainare o farsi trainare da altri veicoli (**comma 10**), la sanzione è fissata da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **2 punti**. La disciplina vigente (**articolo 170, commi 4 e 6**) prevede una sanzione da **83 a 332 euro**.

Lo schema prevede inoltre specifiche sanzioni da **40 a 160 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti, per la violazione dell'obbligo, previsto dal **comma 8**, per i passeggeri non impegnati in attività di soccorso, segnalazione o posa del segnale di pericolo, di **scendere immediatamente dal veicolo e collocarsi fuori dalla sede stradale** quando il veicolo si trovi in autostrada o su strada extraurbana principale, nonché per l'inosservanza degli obblighi posti dal **comma 11** a carico dei **conducenti con disabilità motorie**, ai quali sono consentite modalità alternative di segnalazione del pericolo. La tavola di raffronto qualifica espressamente il comma 11 come **di nuova introduzione**.

Sotto il profilo del coordinamento, si segnala che la **Tabella 1 non richiama espressamente il comma 5 dell'articolo 73**, che impone, in mancanza del segnale mobile di pericolo, di provvedere al presegnalamento del veicolo con altri mezzi idonei, secondo le modalità indicate dal comma 3, lettera *b)*, numero 2). La corrispondente fattispecie è attualmente prevista dall'**articolo 162, comma 4, del codice vigente**, e la relativa violazione è punita, ai sensi del successivo **comma 5**, con la sanzione da **42 a 173 euro**.

L'**articolo 74** *(Comportamento in caso di sinistro)* disciplina gli **obblighi degli utenti della strada in caso di sinistro**, riordinando le disposizioni dell'articolo 189 del codice della strada vigente. Le fattispecie di rilievo penale relative alla fuga e all'omissione di soccorso sono invece disciplinate dall'**articolo 171 dello schema**, collocato nel Titolo IV.

Ai sensi del **comma 1**, fermo restando quanto previsto dall'articolo 171, in ogni caso di sinistro comunque riconducibile al suo comportamento, l'utente della strada è tenuto a:

- **fermarsi** (lettera *a)*);
- **prestare l'assistenza** occorrente alle persone coinvolte o che, per età, condizioni fisiche e psichiche, si trovano in difficoltà (lettera *b)*);
- **fornire le proprie generalità, i dati assicurativi** del veicolo e le altre informazioni utili, anche ai fini risarcitori, alle persone coinvolte o, se assenti, darne loro tempestiva comunicazione con ogni modalità possibile (lettera *c)*).

Rispetto all'articolo 189, commi 1 e 4, del codice vigente, che riferisce l'obbligo di assistenza alle persone che abbiano subito danni e quello informativo alle generalità e alle altre informazioni utili, lo schema amplia la formulazione

dell'obbligo di assistenza e prevede espressamente la comunicazione dei **dati assicurativi del veicolo**.

Il **comma 2** disciplina gli obblighi conseguenti ai sinistri dai quali siano derivati, nell'immediatezza, **soltanto danni alle cose**. In tali ipotesi, i conducenti e gli altri utenti coinvolti devono adoperarsi per evitare intralcio alla circolazione, provvedendo alla **rimozione immediata dei veicoli che possono essere spostati** e alla loro collocazione fuori dalla carreggiata, in luogo idoneo.

La disposizione prevede inoltre che, **in deroga all'articolo 2712 del codice civile**, le **riprese video o fotografiche** realizzate dalle parti sul luogo del sinistro e nell'immediatezza del fatto possano essere **sempre utilizzate**, da chiunque vi abbia interesse, **come fonte di prova** nei giudizi civili e negli altri procedimenti finalizzati al **risarcimento dei danni**.

Si ricorda che l'articolo 2712 del codice civile attribuisce alle riproduzioni fotografiche, informatiche e cinematografiche, nonché alle altre rappresentazioni meccaniche di fatti e cose, efficacia di piena prova, purché la parte contro la quale sono prodotte non ne disconosca la conformità ai fatti o alle cose rappresentate.

Rispetto all'articolo 189, comma 3, del codice vigente, che richiede di evitare, ove possibile, l'intralcio alla circolazione, lo schema **esplicita l'obbligo di rimuovere immediatamente i veicoli spostabili**. La disposizione vigente che attribuisce agli organi di polizia il potere di disporre la rimozione degli intralci è ricollocata nell'articolo 31, comma 1, lettera *b)*, dello schema.

Il comma 2 richiama inoltre gli obblighi previsti dall'**articolo 73, commi 2, 3, 7, 8, 9, 10 e 11**, e le corrispondenti sanzioni della Tabella 1.

Ai sensi del **comma 3**, fermo restando quanto previsto dall'articolo 171 e compatibilmente con le esigenze di sicurezza della circolazione, le persone coinvolte in un sinistro causa di **lesioni personali o di morte** pongono in atto ogni misura idonea a salvaguardare la sicurezza della circolazione e si adoperano per evitare qualsiasi **modificazione dello stato dei luoghi** e la dispersione delle tracce utili per l'accertamento delle responsabilità.

La previsione riprende l'articolo 189, comma 2, del codice vigente, che riferisce tuttavia i medesimi obblighi alle persone coinvolte in qualsiasi incidente, senza limitarli ai sinistri con lesioni personali o morte.

Il **comma 4** disciplina gli obblighi di comportamento in caso di sinistro che abbia provocato danni ad **animali d'affezione, da reddito o protetti**. In particolare, l'utente della strada al cui comportamento sia riconducibile il sinistro deve fermarsi e adottare ogni misura idonea ad assicurare il tempestivo intervento di soccorso agli animali danneggiati. Analogo obbligo di attivarsi per il soccorso grava sulle altre persone coinvolte. La

disposizione riproduce sostanzialmente l'articolo 189, comma 9-*bis*, del codice vigente.

La principale novità introdotta dall'articolo 74 riguarda dunque la disciplina dei **sinistri con soli danni materiali**, con particolare riferimento alla rimozione tempestiva dei veicoli e all'utilizzabilità delle riprese video e fotografiche nei procedimenti risarcitori.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1** prevede, per le violazioni dell'**articolo 74**, importi lievemente inferiori rispetto a quelli stabiliti dall'**articolo 189 del codice vigente**.

Per la violazione dell'obbligo di **fermarsi**, di cui al **comma 1, lettera *a)***, al di fuori delle ipotesi di sinistro con danno alle persone penalmente sanzionate dall'**articolo 171, comma 1**, lo schema prevede una sanzione da **300 a 1.200 euro** e la decurtazione di **4 punti**. In caso di **sinistro con danni gravi ai veicoli**, la decurtazione è elevata a **10 punti** e si applica inoltre il **divieto di guida per quindici giorni**. La disciplina vigente, ai sensi dell'**articolo 189, comma 5**, prevede, in caso di sinistro con danno alle sole cose, una sanzione da **302 a 1.208 euro** e la decurtazione di **4 punti**; quando dal fatto deriva un **grave danno ai veicoli coinvolti tale da determinarne l'applicazione della revisione**, si applica inoltre la **sospensione della patente da quindici giorni a due mesi**, con decurtazione di **10 punti**.

Per la violazione degli obblighi di cui al **comma 1, lettere *b)* e *c)*** – rispettivamente, prestare l'assistenza occorrente alle persone coinvolte o che, per età o condizioni fisiche o psichiche, si trovino in difficoltà e fornire le proprie generalità, i dati assicurativi e le altre informazioni utili – la Tabella 1 prevede una sanzione da **80 a 320 euro** e la decurtazione di **2 punti**, senza sanzioni accessorie. Resta ferma, per la mancata assistenza alle **persone ferite a seguito del sinistro**, la distinta fattispecie penale prevista dall'**articolo 171, comma 3**, dello schema.

La medesima sanzione da **80 a 320 euro**, con decurtazione di **2 punti**, è prevista per la violazione dell'obbligo, di cui al **comma 2**, di adoperarsi, nei sinistri con soli danni alle cose, per evitare intralcio alla circolazione, rimuovendo ove possibile i veicoli coinvolti, nonché per la violazione degli obblighi, di cui al **comma 3**, di salvaguardare la sicurezza della circolazione e di preservare lo stato dei luoghi e le tracce utili all'accertamento delle responsabilità nei sinistri con lesioni personali o morte.

L'**articolo 189, comma 9, del codice vigente** assoggetta alla sanzione da **87 a 344 euro** le violazioni degli obblighi previsti dai commi 2, 3 e 4 del medesimo articolo, concernenti, rispettivamente, la salvaguardia della sicurezza della circolazione e dello stato dei luoghi, la prevenzione dell'intralcio e la comunicazione delle generalità e delle altre informazioni utili. Lo schema riorganizza tali obblighi nei commi 1, lettera ***c)***, 2 e 3 dell'articolo 74, associandovi la fascia sanzionatoria da **80 a 320 euro** e la decurtazione di **2 punti**.

Con riferimento al comma 1, lettera ***b)***, la previsione assume invece una portata più ampia rispetto alla fattispecie penale vigente dell'omissione di soccorso, poiché l'obbligo di assistenza è riferito anche alle persone che, per età o condizioni fisiche o psichiche, si trovino in difficoltà. La relativa sanzione amministrativa opera comunque ferma restando l'applicazione dell'**articolo 171, comma 3**, nei casi di mancata assistenza alle persone ferite.

Per l'**omesso soccorso agli animali**, disciplinato dal **comma 4**, lo schema distingue due ipotesi, entrambe senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti: per l'utente al cui comportamento sia riconducibile il sinistro è prevista una sanzione da **400 a 1.600 euro**; per le altre persone comunque coinvolte nel sinistro la sanzione è compresa tra **80 e 320 euro**. La disciplina vigente, recata dall'**articolo 189, comma 9-*bis***, prevede per le corrispondenti fattispecie sanzioni rispettivamente da **421 a 1.691 euro** e da **85 a 337 euro**.

Nel complesso, lo schema **riduce lievemente gli importi delle sanzioni amministrative pecuniarie** previste per le fattispecie già contemplate dal codice vigente e riorganizza in modo più analitico gli obblighi gravanti sugli utenti coinvolti in un sinistro. Nell'ipotesi di sinistro con **danni gravi ai veicoli**, sostituisce inoltre la sospensione della patente da quindici giorni a due mesi prevista dal codice vigente con un **divieto di guida di quindici giorni**.

Resta distinta la disciplina delle **fattispecie penalmente rilevanti di fuga e di omissione di soccorso in caso di sinistro con danno alle persone**, recata dall'**articolo 171** dello schema: il comma 1 punisce l'omesso arresto in caso di sinistro con danno alle persone, mentre il comma 3 punisce l'omessa assistenza alle persone ferite.

L'**articolo 75** *(Comportamento nei confronti degli agenti del traffico e degli organi di polizia stradale)* disciplina gli **obblighi di comportamento** degli utenti della strada **nei confronti degli organi di polizia stradale, degli ausiliari e degli altri soggetti incaricati della regolazione del traffico**, riordinando disposizioni attualmente contenute negli articoli 43, 177 e 192 del codice della strada vigente.

Il **comma 1** impone agli utenti della strada di adeguare tempestivamente la propria condotta:

- alle **segnalazioni di pericolo** effettuate ai sensi degli articoli 33, 73 e 74 dello schema (lettera *a*);
- agli **avvisi di traffico** forniti dal personale degli enti proprietari o gestori delle strade (lettera *b*);
- alle segnalazioni impartite dagli organi e dagli ausiliari di polizia stradale nell'attività di **regolazione del traffico** (lettera *c*);
- alle segnalazioni del **personale militare** dirette a consentire la progressione di un convoglio militare (lettera *d*).

Le lettere *c)* e *d)* riprendono obblighi già previsti dagli articoli 43, comma 1, e 192, comma 5, del codice vigente. Le lettere *a)* e *b)* introducono invece un

espresso obbligo di conformarsi alle segnalazioni di pericolo e agli avvisi di traffico, anche al fine, secondo la tabella di raffronto, di rendere cogenti le corrispondenti attività disciplinate nel Titolo I dello schema.

Il **comma 2** conferma l'obbligo degli utenti della strada di **fermarsi all'invito dei funzionari, ufficiali e agenti** incaricati dei servizi di polizia stradale, quando siano in uniforme o muniti dell'apposito segnale distintivo, già previsto dall'articolo 192, comma 1, del codice vigente.

Il **comma 3** disciplina il comportamento degli utenti in presenza di un **posto di blocco** degli organi di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza, segnalato mediante appositi cartelli. Gli utenti devono rallentare e, quando richiesto, fermarsi o eseguire le manovre indicate dagli agenti.

La disposizione vieta inoltre ai conducenti di compiere manovre pericolose oppure manovre, anche non pericolose, **dirette a eludere i controlli** o a neutralizzare i dispositivi utilizzati per assicurare il graduale arresto dei veicoli.

Rispetto all'articolo 192, comma 4, del codice vigente, che disciplina principalmente i poteri degli organi di polizia nella predisposizione dei posti di blocco, lo schema individua espressamente le condotte vietate ai conducenti. La tabella di raffronto evidenzia, in particolare, l'introduzione del divieto di manovre elusive dei controlli.

Il **comma 4** impone ai conducenti di **esibire**, su richiesta dei funzionari, ufficiali e agenti incaricati dei servizi di polizia stradale, nonché degli ausiliari individuati dall'articolo 28, comma 4, il **documento di circolazione**, la **patente di guida** e gli **altri documenti** richiesti per la circolazione.

L'esibizione avviene secondo le modalità previste dall'articolo 93 dello schema, che ammette anche la presentazione dei documenti in **formato digitale**.

Rispetto all'articolo 192, comma 2, del codice vigente, viene inoltre specificato che, quando il conducente è sprovvisto di patente o questa non costituisce documento di identificazione, deve essere esibito un **altro documento d'identità valido**.

I **commi 5, 6 e 7** disciplinano ulteriori obblighi di collaborazione con gli organi preposti al controllo della circolazione.

In particolare, il **comma 5** impone ai conducenti di rispettare le **intimazioni a lasciare la sede stradale** impartite dagli organi e dagli ausiliari di polizia stradale in situazioni di emergenza o calamità naturale, anche quando tali situazioni siano gestite a distanza dai soggetti abilitati.

Il **comma 6** obbliga i conducenti ad adeguarsi tempestivamente agli ordini impartiti quando il veicolo presenti **difetti o irregolarità tali da determinare un grave pericolo per la sicurezza**, oppure sia sprovvisto dei mezzi antisdrucciolevoli necessari per proseguire la marcia, ferme restando le sanzioni previste per la violazione delle disposizioni del Capo VI.

Il **comma 7** prevede l'obbligo di fornire adeguata collaborazione ai funzionari, ufficiali e agenti che effettuano **ispezioni del veicolo**, ai sensi dell'articolo 29, comma 1, lettera *e)*, per verificare il rispetto delle prescrizioni relative alle caratteristiche tecniche e all'equipaggiamento.

Le disposizioni specificano sul piano degli obblighi dei conducenti i poteri di controllo e intervento già attribuiti agli organi di polizia stradale dall'articolo 192, comma 3, del codice vigente.

Il **comma 8** disciplina il comportamento dei conducenti durante le operazioni effettuate mediante **auto di sicurezza (*safety-car*)**, previste dall'articolo 30, comma 4, dello schema. In particolare, vieta il sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento graduale della marcia e di regolazione del flusso veicolare, imponendo ai conducenti di rallentare progressivamente e di rispettare le prescrizioni impartite dagli addetti.

La disposizione riprende l'articolo 177, comma 3-*bis*, del codice vigente, che prevede tuttavia, oltre agli obblighi di rallentamento e di rispetto delle prescrizioni, anche quello di **attivare la segnalazione luminosa di pericolo**. Tale ultimo obbligo è ricollocato nell'**articolo 53, comma 10, lettera *f)***, dello schema. Ai sensi di tale disposizione, i conducenti dei veicoli a motore attivano la segnalazione luminosa di pericolo quando è attiva la *safety-car* a cui sono accodati. La **Tabella 1** punisce la relativa violazione con una sanzione da **150 a 600 euro** e con il **divieto di guida per trenta giorni**.

Il **comma 9** stabilisce che, in presenza di veicoli che abbiano attivato congiuntamente il **dispositivo acustico supplementare di allarme e i dispositivi a luce lampeggiante blu**, i conducenti che circolano sulla strada interessata o su quelle adiacenti, in prossimità degli sbocchi, devono lasciare libero il passo e, se necessario, fermarsi.

La previsione riprende l'articolo 177, comma 3, del codice vigente, mentre il divieto di seguire da vicino i veicoli in servizio di emergenza per avvantaggiarsi nella progressione della marcia è ricollocato nell'articolo 51, comma 21, dello schema.

Il **comma 10**, di nuova introduzione, impone al conducente che percepisce il segnale acustico supplementare di allarme di **attivare tempestivamente la segnalazione luminosa di pericolo**, ferme restando le segnalazioni necessarie all'esecuzione delle manovre.

Secondo la tabella di raffronto, la disposizione è finalizzata a consentire al conducente del veicolo in emergenza di verificare che il segnale acustico sia stato percepito dagli altri utenti della strada.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede per le violazioni dell'**articolo 75** una rimodulazione delle sanzioni rispetto alle corrispondenti disposizioni del codice vigente.

Per l'inosservanza delle segnalazioni e degli avvisi di cui al **comma 1**, lo schema prevede una sanzione da **40 a 160 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti. Le fattispecie presentano un diverso grado di corrispondenza con la disciplina vigente: le lettere ***a)*** e ***b)*** introducono specifici obblighi relativi alle **segnalazioni di pericolo** e agli **avvisi di traffico**; la lettera ***c)*** riprende l'obbligo di ottemperare alle segnalazioni degli agenti preposti alla regolazione del traffico; la lettera ***d)*** riguarda le segnalazioni impartite dal personale militare per consentire la progressione dei convogli, già disciplinate dall'**articolo 192** vigente.

Per l'inosservanza dell'**invito a fermarsi** impartito dagli organi di polizia stradale (**comma 2**), lo schema prevede una sanzione da **80 a 320 euro** e la decurtazione di **3 punti**. Rispetto alla disciplina vigente, che prevede un trattamento più severo, lo schema riduce quindi sia la sanzione pecuniaria sia la decurtazione di punti e non riproduce nella Tabella 1 la specifica sospensione della patente prevista in caso di reiterazione.

Per la violazione degli obblighi connessi a un **posto di blocco** (**comma 3**), la Tabella 1 stabilisce una sanzione da **1.400 a 5.600 euro** e la decurtazione di **10 punti**, senza sanzioni accessorie. La disciplina vigente prevede invece una sanzione pecuniaria più elevata e la **sospensione della patente**. Resta distinta la fattispecie penalmente rilevante della **fuga a seguito di ALT o della forzatura del posto di blocco con modalità pericolose per l'altrui incolumità**, disciplinata dall'**articolo 172 dello schema**, che riproduce la corrispondente fattispecie penale introdotta nella disciplina vigente.

Per le violazioni dei **commi 4, 5, 6 e 7**, relative, rispettivamente, all'esibizione dei documenti, all'ordine di lasciare la sede stradale in situazioni di emergenza, alle intimazioni concernenti veicoli che presentino gravi irregolarità o siano privi dei necessari mezzi antisdrucciolevoli e alla collaborazione alle ispezioni, lo schema prevede una sanzione da **80 a 320 euro** e la decurtazione di **3 punti**; per il **comma 6** si aggiunge l'**immobilizzazione del veicolo**.

Con riferimento alle operazioni con ***safety-car***, il **comma 8** punisce il sorpasso dei veicoli impiegati nella relativa procedura con una sanzione da **170 a 680 euro** e il **divieto di guida per trenta giorni**, senza decurtazione di punti. L'omessa attivazione della segnalazione luminosa di pericolo durante la medesima procedura è invece autonomamente sanzionata dall'**articolo 53, comma 10, lettera *f)*** con una somma da **150 a 600 euro** e il **divieto di guida per trenta giorni**. Rispetto alla disciplina vigente, che considera unitariamente le diverse condotte connesse alla procedura ***safety-car*** e prevede una sospensione della patente più lunga, lo schema separa dunque le singole violazioni e ridetermina la durata della misura interdittiva.

Per il mancato rispetto dell'obbligo di **lasciare libero il passo ai veicoli in servizio di emergenza** (**comma 9**), la Tabella 1 prevede una sanzione da **40 a 160 euro** e la decurtazione di **2 punti**. Il **comma 10** introduce inoltre una specifica sanzione da **40 a 160 euro**, senza decurtazione di punti, per l'omessa attivazione della **segnalazione luminosa di pericolo** durante le manovre conseguenti al passaggio dei veicoli di emergenza.

Nel complesso, lo schema **riduce il trattamento sanzionatorio** per alcune violazioni già contemplate dal codice vigente, in particolare per l'inosservanza dell'invito a fermarsi e per le violazioni amministrative commesse in presenza di un posto di blocco. Per le operazioni con ***safety-car***, inoltre, distingue autonomamente il **sorpasso** dall'**omessa attivazione della segnalazione luminosa di pericolo**, assoggettandoli a due distinte fattispecie sanzionatorie.

CAPO VI – REGOLE DI CIRCOLAZIONE RELATIVE ALL'USO DEI VEICOLI

Articoli 76-87
(Regole di circolazione relative all'uso dei veicoli)

Gli **articoli da 76 a 87** (**Capo VI del Titolo II**) disciplinano le **regole di circolazione relative all'uso dei veicoli**, riordinando nell'ambito delle norme di comportamento materie oggi collocate prevalentemente nel Titolo III del codice vigente. Le disposizioni riguardano i **requisiti tecnici, identificativi e amministrativi** dei veicoli (articoli 76-78), le **revisioni e le campagne di richiamo** (articolo 79), la **circolazione di prova e temporanea** (articolo 80), i **veicoli immatricolati all'estero** e quelli del personale diplomatico e consolare (articolo 81), la **cessazione dalla circolazione e la cancellazione dai pubblici registri** (articolo 82), i **limiti di dimensione e massa** (articolo 83), il **traino** (articolo 84), l'**uso dei veicoli** (articolo 85), il **domicilio digitale** (articolo 86) e la **guida automatizzata** (articolo 87). Tra le principali novità figurano il **divieto di circolazione dei veicoli con sistema antinquinamento SCR alterato**, la previsione di un **ulteriore termine ai fini del divieto di circolazione dei veicoli interessati da campagne di richiamo**, l'estensione degli obblighi di identificazione e documentazione a ulteriori categorie di veicoli, la **rimodulazione delle tolleranze di massa** per i veicoli ad alimentazione alternativa, le specifiche deroghe ai divieti di traino per gli interventi di emergenza e la disciplina del **controllore dei veicoli a guida automatizzata**.

Il **Capo VI del Titolo II** dello schema di decreto legislativo, composto dagli **articoli da 76 a 87**, disciplina le **regole di circolazione relative all'uso dei veicoli**, riunendo disposizioni attualmente contenute soprattutto nel Titolo III del codice della strada vigente.

Secondo la relazione illustrativa, il riordino risponde alla scelta di ricondurre alle **norme di comportamento** anche gli obblighi relativi ai requisiti tecnici, identificativi e amministrativi dei veicoli, in quanto condizioni per la loro legittima circolazione. La disciplina di dettaglio concernente, tra l'altro, le caratteristiche costruttive, l'omologazione, l'immatricolazione, le revisioni e le targhe è invece collocata nel **Titolo VI**, al quale le disposizioni in esame rinviano.

Gli articoli del Capo individuano gli **obblighi e i divieti**, mentre le corrispondenti **sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie**, nonché le

eventuali **decurtazioni di punti dalla patente**, sono riportate nella **Tabella 1 allegata allo schema**, richiamata dall'articolo 121. Delle sanzioni si darà conto nell'esame dei singoli articoli.

Quanto ai **principi e criteri direttivi** di cui **all'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177**, ai fini delle disposizioni del presente Capo rilevano, in particolare:

- il **comma 3, lettera *a)***, relativo alla riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e di coerenza e al loro coordinamento con le altre norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali;
- la **lettera *e)***, relativa alla revisione delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, secondo principi di effettività, ragionevolezza, proporzionalità, dissuasività e non discriminazione;
- la **lettera *f)*, numero 1)**, relativa alla graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento;
- le **lettere *dd)* ed *ee)***, relative alla disciplina dei veicoli immatricolati all'estero, con riguardo, rispettivamente, al termine di permanenza nel territorio nazionale oltre il quale è richiesta una copertura assicurativa conforme all'ordinamento nazionale e ai veicoli condotti da soggetti residenti in Italia diversi dall'intestatario.

Vengono inoltre in rilievo:

- il **comma 3, lettera *d)***, in materia di delegificazione della normativa tecnica suscettibile di frequenti aggiornamenti;
- la **lettera *i)***, relativa alla ridefinizione organica della disciplina dei veicoli, comprendendo i velocipedi e gli altri dispositivi di micromobilità, anche mediante l'individuazione di sistemi di identificazione;
- la **lettera *l)*, numeri 1) e 3)**, relativa, rispettivamente, alle caratteristiche tecniche dei velocipedi, delle biciclette a pedalata assistita, dei cicli a propulsione e dei monopattini e alle norme di circolazione dei veicoli atipici;
- la **lettera *r)***, relativa alla diffusione, anche in relazione all'evoluzione tecnologica, di sistemi telematici ed elettronici ai fini della sicurezza della circolazione.

Vengono infine in rilievo i principi generali di cui al **comma 2, alinea**, che impone di recepire le disposizioni della legge n. 177 del 2024, tra le quali quelle in materia di campagne di richiamo di sicurezza dei veicoli, e alle **lettere *a)* e *b)***, relative, rispettivamente, al miglioramento dell'efficienza dell'azione amministrativa anche attraverso la completa digitalizzazione delle procedure e alla semplificazione delle procedure nel rispetto degli obiettivi di sicurezza stradale.

Sotto il **profilo finanziario**, la relazione tecnica evidenzia che le disposizioni non prevedono nuovi organismi, incrementi delle dotazioni organiche o nuove autorizzazioni di spesa. Le attività amministrative, tecniche e di controllo sono

svolte nell'ambito delle competenze già attribuite alle amministrazioni interessate, mentre gli oneri connessi agli adempimenti relativi ai veicoli, alle autorizzazioni e ai dispositivi di equipaggiamento restano a carico dei soggetti obbligati.

L'**articolo 76** *(Requisiti tecnici per la circolazione di veicoli)* disciplina i **requisiti tecnici che i veicoli devono rispettare per circolare**, riunendo in un'unica disposizione obblighi attualmente contenuti in diversi articoli del codice della strada vigente, in particolare negli articoli 71, 72, 78 e 79. La disciplina di dettaglio è demandata al **Titolo VI dello schema**, che regola le caratteristiche costruttive e funzionali, i dispositivi di equipaggiamento e le procedure di omologazione e approvazione.

I **commi 1 e 2** stabiliscono che, durante la circolazione, i veicoli devono rispettare le caratteristiche costruttive e funzionali ed essere equipaggiati con i dispositivi e i sistemi previsti dal Titolo VI. Gli obblighi riguardano:
- i **veicoli a braccia, a trazione animale, le slitte e le biciclette** (comma 1, lettera *a)*);
- le **biciclette a pedalata assistita e i cicli a propulsione** (lettera *b)*);
- gli **altri veicoli a motore e i rimorchi** (lettera *c)*).

Il **comma 3** prescrive inoltre che i veicoli su rotaia, quando circolano in sede promiscua, siano dotati di dispositivi di equipaggiamento conformi alle disposizioni del Titolo VI.

I **commi da 4 a 7** riguardano l'**omologazione, l'approvazione e le modifiche dei veicoli**.

In particolare, il **comma 4** consente la circolazione dei veicoli soggetti a omologazione o approvazione soltanto se conformi alle disposizioni del Titolo VI, mentre il **comma 5** prescrive l'omologazione o l'approvazione dei componenti, delle entità tecniche dei veicoli prodotti in serie e dei dispositivi di equipaggiamento.

Il **comma 6** vieta di circolare con veicoli ai quali siano state apportate modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali o dei dispositivi di equipaggiamento in violazione delle prescrizioni applicabili. Quando le modifiche riguardano caratteristiche o dispositivi **essenziali per la sicurezza**, il veicolo è fermato e allontanato dalla piattaforma stradale. Per le modifiche costruttive che interessano caratteristiche essenziali per la sicurezza dei **quadricicli leggeri** sono inoltre richiamate le sanzioni accessorie di cui all'articolo 131, comma 1, lettere *a)* e *c)*.

Rispetto all'articolo 78 del codice vigente, la disposizione riconduce espressamente il divieto di circolazione alla conformità del veicolo e dei suoi dispositivi alle prescrizioni di omologazione e alla disciplina tecnica. Secondo la

tabella di raffronto allegata alla relazione illustrativa, la previsione intende comprendere anche i veicoli equipaggiati con componenti o dotazioni non conformi al certificato di omologazione, pur in assenza di modifiche successivamente apportate.

Il **comma 7** subordina la circolazione dei veicoli con caratteristiche atipiche a un'apposita autorizzazione adottata con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 8** impone che le caratteristiche costruttive e funzionali, nonché i dispositivi e i sistemi di equipaggiamento delle biciclette a pedalata assistita, dei cicli a propulsione, degli altri veicoli a motore e dei rimorchi siano mantenuti in **perfetta efficienza**. È vietata la circolazione quando le inefficienze riguardano condizioni idonee a determinare un grave pericolo per la sicurezza, individuate dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.

I **commi 9 e 10** prescrivono, rispettivamente, il mantenimento in efficienza del **dispositivo silenziatore**, ove previsto, e il rispetto dei limiti relativi alla durata e all'intensità delle emissioni sonore dei **dispositivi di allarme acustico antifurto**.

Il **comma 11** stabilisce che i veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali soggetti agli accertamenti tecnici previsti dal Titolo VI non devono presentare difformità rispetto alle caratteristiche indicate nei documenti di circolazione e devono essere mantenuti in perfetta efficienza.

Il **comma 12**, di nuova introduzione, vieta la circolazione dei veicoli nei quali sia stato alterato, in qualsiasi modo, il **sistema di riduzione catalitica selettiva (SCR)** utilizzato per il dosaggio dell'additivo antinquinante. Secondo la tabella di raffronto, la disposizione è volta a contrastare la manomissione dei sistemi destinati al contenimento delle emissioni inquinanti, anche per evitare i costi connessi all'impiego dell'additivo AdBlue.

Il **comma 13** disciplina la circolazione dei veicoli impiegati nelle **competizioni motoristiche sportive**. Ferma restando la copertura assicurativa per la responsabilità civile, tali veicoli possono circolare, secondo modalità stabilite con decreto ministeriale, per raggiungere l'area della manifestazione e per gli spostamenti interni al percorso di gara, limitatamente al tempo necessario al suo svolgimento. In tali circostanze sono previste deroghe alle disposizioni sulle modifiche delle caratteristiche

costruttive, sull'aggiornamento del documento unico e sulle modalità della revisione.

La previsione riordina deroghe già contenute nell'articolo 9 del codice vigente.

Infine, il **comma 14** subordina la circolazione dei veicoli individuati dall'articolo 253 dello schema, utilizzati per il **trasporto di merci deperibili**, alla conformità alle caratteristiche tecniche previste dal Titolo VI.

L'articolo concentra pertanto in un'unica disposizione i principali **obblighi di conformità tecnica ed efficienza dei veicoli durante la circolazione**, integrandoli con specifiche previsioni relative alle manomissioni dei dispositivi antinquinamento e alle particolari modalità di utilizzo dei veicoli destinati alle competizioni motoristiche.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, articola le sanzioni per le violazioni dell'**articolo 76** in relazione alla categoria del veicolo e alla rilevanza per la sicurezza delle caratteristiche o dei dispositivi interessati.

Per i **veicoli a braccia, a trazione animale, le slitte e le biciclette**, la violazione delle caratteristiche costruttive e funzionali di cui al **comma 1, lettera *a)*** e dei requisiti relativi ai dispositivi e sistemi di equipaggiamento di cui al **comma 2** è punita con una sanzione da **40 a 160 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti. Per le **biciclette a pedalata assistita e i cicli a propulsione**, la violazione delle caratteristiche costruttive e funzionali di cui al **comma 1, lettera *b)*** è invece punita con la sanzione da **850 a 3.400 euro**, mentre per le violazioni relative ai dispositivi di equipaggiamento la sanzione è da **80 a 320 euro**.

Per gli **altri veicoli a motore e i rimorchi**, di cui al **comma 1, lettera *c)*** e al **comma 2**, la sanzione è da **80 a 320 euro**; quando la violazione riguarda caratteristiche o dispositivi **essenziali per la sicurezza**, si aggiunge il **divieto di marcia a tempo indeterminato**. La fascia pecuniaria risulta lievemente inferiore rispetto a quella di **87-344 euro** prevista per fattispecie corrispondenti dal codice vigente.

La Tabella 1 prevede inoltre:

- per i **veicoli su rotaia in sede promiscua** (**comma 3**), la sanzione da **80 a 320 euro**;
- per la circolazione di **veicoli soggetti a omologazione o approvazione non conformi** alle disposizioni prescritte (**comma 4**), la sanzione da **400 a 1.600 euro** e la **confisca del veicolo**;
- per la violazione degli obblighi relativi all'**omologazione o approvazione dei componenti, delle entità tecniche e dei dispositivi di equipaggiamento** (**comma 5**), la sanzione da **80 a 320 euro** e il **divieto di marcia a tempo indeterminato**.

Per le **modifiche o gli adattamenti non consentiti** delle caratteristiche costruttive o dei dispositivi del veicolo (**comma 6**), lo schema prevede una

sanzione da **400 a 1.600 euro** e l'**immobilizzazione del veicolo**; quando la modifica riguarda una caratteristica essenziale per la sicurezza dei **quadricicli leggeri**, si aggiunge il **divieto di marcia per trenta giorni**. Il codice vigente assoggetta la circolazione con veicolo modificato senza il prescritto accertamento alla sanzione di cui all'articolo 78, comma 3, cui consegue il ritiro della carta di circolazione.

Per i **veicoli con caratteristiche atipiche** (**comma 7**), la violazione delle prescrizioni stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è punita con una sanzione da **170 a 680 euro** e la **confisca del veicolo**.

Quanto all'obbligo di mantenere in **perfetta efficienza** le caratteristiche costruttive e i dispositivi di equipaggiamento, previsto dal **comma 8**, la Tabella 1 stabilisce una sanzione da **25 a 100 euro** per le **biciclette e i cicli a propulsione**, secondo la formulazione della medesima Tabella, e una sanzione da **80 a 320 euro** per gli altri veicoli a motore e i rimorchi. Per le corrispondenti violazioni relative ai veicoli a motore, il vigente **articolo 79, comma 4**, prevede ordinariamente una sanzione da **87 a 344 euro**. Lo schema mantiene inoltre una specifica fascia più elevata per i veicoli utilizzati nelle competizioni sportive.

Per l'inefficienza del **dispositivo silenziatore** (**comma 9**) e per il superamento dei limiti di emissione sonora dei **dispositivi di allarme acustico antifurto** (**comma 10**), lo schema prevede una sanzione da **40 a 160 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti, rispetto alla fascia di **42-173 euro** prevista dalle corrispondenti disposizioni vigenti.

Per le violazioni concernenti i **veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali** (**comma 11**) è prevista una sanzione da **80 a 320 euro**.

Il **comma 12**, di **nuova introduzione**, vieta inoltre la circolazione con veicoli nei quali sia stato alterato il sistema di **riduzione catalitica selettiva (SCR)** per la gestione dell'additivo antinquinante. La violazione è punita con una sanzione da **80 a 320 euro** e con il **divieto di marcia a tempo indeterminato**.

Infine, per i veicoli impiegati nel **trasporto di merci deperibili** di cui al **comma 14**, anch'esso qualificato come **di nuova introduzione**, la Tabella 1 prevede una sanzione da **80 a 320 euro** e il **divieto di marcia a tempo indeterminato** in caso di inosservanza dei requisiti tecnici prescritti.

Nel complesso, lo schema **riordina e differenzia il trattamento sanzionatorio relativo ai requisiti tecnici dei veicoli**, graduandolo in funzione della categoria del mezzo e della rilevanza delle caratteristiche o dei dispositivi per la sicurezza. Per numerose fattispecie già previste dal codice vigente gli importi sono ricondotti alle nuove fasce edittali, mentre vengono autonomamente tipizzate alcune condotte non espressamente disciplinate in forma unitaria dalla normativa vigente.

Sotto il profilo del coordinamento formale, si segnala che la Tabella 1, nella voce relativa al comma 8, fa riferimento alle «biciclette e ai cicli a propulsione», mentre il comma 8 richiama espressamente i soli veicoli di cui al comma 1, lettere ***b)*** e ***c)***. La lettera ***b)*** comprende le biciclette a pedalata assistita e i cicli a propulsione, mentre le biciclette ordinarie sono ricomprese nella lettera ***a)***. .

L'**articolo 77** *(Dati identificativi per la circolazione dei veicoli)* disciplina gli **obblighi relativi ai dati identificativi dei veicoli durante la circolazione**, riordinando disposizioni attualmente contenute, in particolare, negli articoli 67, 97, 100 e 102 del codice della strada vigente. Le caratteristiche tecniche dei dispositivi di identificazione e le relative modalità di collocazione sono disciplinate dal **Titolo VI dello schema**.

Il **comma 1** stabilisce che i **veicoli a trazione animale e le slitte** devono essere muniti, durante la circolazione, di una targa conforme alle caratteristiche e alle modalità di collocazione previste dal Titolo VI. La disposizione riprende l'obbligo attualmente previsto dall'articolo 67 del Codice vigente.

Il **comma 2** introduce per i **cicli a propulsione** l'obbligo di essere dotati di un **contrassegno adesivo**, da collocare in posizione visibile secondo le prescrizioni del Titolo VI. L'intestatario deve inoltre comunicare tempestivamente le variazioni di residenza o sede, conformemente all'articolo 78, comma 7, dello schema.

Secondo la tabella di raffronto allegata alla relazione illustrativa, la previsione estende ai cicli a propulsione un sistema di identificazione analogo a quello previsto per i monopattini elettrici, tenendo conto dell'introduzione di tale categoria di veicoli nella nuova disciplina.

Il **comma 3** individua i dispositivi di identificazione dei **ciclomotori, motoveicoli, autoveicoli, filoveicoli, rimorchi, veicoli agricoli e forestali, macchine operatrici e macchine mobili non stradali**. Tali veicoli devono essere dotati:

- di una **targhetta di identificazione**, solidamente ancorata al veicolo, salvo quanto previsto dall'articolo 80 (lettera *a*);
- di un **numero di identificazione impresso sul telaio**, o su struttura equivalente, in modo da impedirne la cancellazione o l'alterazione (lettera *b*);
- di una o più **targhe di identificazione** durante la circolazione (lettera *c*).

Il **comma 4** rinvia al Titolo VI per le caratteristiche tecniche e le modalità di collocazione delle targhette, dei numeri di identificazione e delle targhe.

Il **comma 5** conferma l'obbligo di applicare posteriormente ai **carrelli appendice**, quando agganciati al veicolo trainante, una **targa ripetitrice** dei dati di immatricolazione della motrice. L'obbligo si applica anche ai rimorchi già dotati, alla data del **20 febbraio 2013**, di targa di immatricolazione secondo la normativa allora vigente.

Il **comma 6** vieta, fuori dai casi previsti dall'articolo 89 dello schema, di circolare con veicoli recanti targhe **non visibili, anche parzialmente, o la cui sequenza alfanumerica non risulti correttamente leggibile**. Quando il difetto dipende dal deterioramento della targa, il proprietario o l'intestatario del documento di circolazione è tenuto a richiederne la sostituzione.

La disposizione riunisce obblighi oggi disciplinati, per gli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, dall'articolo 102, commi 4 e 7 del codice vigente.

Il **comma 7** consente ai **motoveicoli impiegati in competizioni motoristiche fuori strada**, che prevedano trasferimenti su strada, di utilizzare una **targa sostitutiva** limitatamente ai giorni e ai percorsi della manifestazione.

La facoltà è riservata ai concorrenti muniti di regolare licenza sportiva della Federazione motociclistica italiana. La targa sostitutiva consiste in un pannello autocostruito che riproduce i dati di immatricolazione, con fondo giallo, caratteri neri e dimensioni identiche a quelle della targa ordinaria, da collocare in modo da garantirne la visibilità.

La previsione riprende la disciplina già contenuta nell'articolo 100, comma 10, del codice vigente.

L'elemento innovativo più significativo dell'articolo è pertanto costituito dall'introduzione di uno specifico **obbligo di identificazione dei cicli a propulsione**, mentre le restanti disposizioni razionalizzano la disciplina vigente delle targhe e degli altri elementi identificativi dei veicoli.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, differenzia le sanzioni previste per le violazioni dell'**articolo 77** in relazione alla tipologia dell'elemento identificativo e alla natura dell'irregolarità.

Per la circolazione di **veicoli a trazione animale e slitte privi della prescritta targa**, di cui al **comma 1**, lo schema prevede una sanzione da **40 a 160 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti; per la sola **difformità nelle modalità di collocazione** della targa è prevista una sanzione da **25 a 100 euro**. La disciplina vigente è riconducibile all'**articolo 67** del codice.

Per i **cicli a propulsione**, il **comma 2** prevede l'obbligo di un apposito **contrassegno adesivo**; la relativa violazione è punita con una sanzione da **100 a 400 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti.

Per i ciclomotori, motoveicoli, autoveicoli, filoveicoli, rimorchi, veicoli agricoli e forestali, macchine operatrici e macchine mobili non stradali, la violazione dell'obbligo di essere dotati della **targhetta di identificazione** e del **numero identificativo del telaio**, di cui al **comma 3, lettere *a)* e *b)***, è punita con la sanzione da **2.000 a 8.000 euro**. La circolazione senza le **targhe di identificazione** prescritte dalla lettera ***c)*** è invece punita con la sanzione da **800 a 3.200 euro** e con il **divieto di marcia a tempo indeterminato**.

Per l'inosservanza delle prescrizioni relative alle **caratteristiche e alla collocazione** della targhetta, del numero identificativo e delle targhe, di cui al **comma 4**, la Tabella 1 prevede una sanzione da **80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti.

Il **comma 5** impone la **targa ripetitrice** ai carrelli appendice agganciati a una motrice e anche ai rimorchi che, alla data del **20 febbraio 2013**, erano dotati di targa di immatricolazione secondo la normativa allora vigente. La Tabella 1 prevede, per la violazione riferita ai predetti rimorchi, una sanzione da **80 a 320 euro** e il **divieto di marcia a tempo indeterminato**.

Per la circolazione con targhe in tutto o in parte **non visibili o non correttamente intellegibili**, di cui al **comma 6**, è prevista una sanzione da **80 a 320 euro**; quando l'illeggibilità dipende dal **deterioramento** della targa, si aggiunge il **divieto di marcia a tempo indeterminato**. La disposizione riprende, riorganizzandola, la disciplina vigente dell'**articolo 102**.

Infine, per l'inosservanza delle condizioni previste dal **comma 7** per l'utilizzo della **targa sostitutiva** da parte dei motoveicoli partecipanti a competizioni motoristiche fuori strada con trasferimenti su strada, lo schema prevede una sanzione da **40 a 160 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti.

Nel complesso, lo schema **riordina e differenzia la disciplina sanzionatoria relativa agli elementi identificativi dei veicoli**, distinguendo più puntualmente tra mancanza, collocazione irregolare, illeggibilità e difformità degli elementi identificativi e prevedendo, per le violazioni più rilevanti, sanzioni pecuniarie elevate e, in alcuni casi, il **divieto di marcia a tempo indeterminato**.

Sotto il profilo del coordinamento formale, si segnala che la Tabella 1, nella voce relativa al comma 2, richiama l'obbligo di contrassegno per i «monopattini e cicli a propulsione», mentre l'articolo 77, comma 2, disciplina esclusivamente i cicli a propulsione. L'obbligo relativo ai monopattini elettrici è autonomamente previsto dall'articolo 62, comma 1, lettere ***i)*** e ***l)***.

L'**articolo 78** *(Requisiti amministrativi per la circolazione di veicoli)* disciplina i **requisiti amministrativi necessari per la circolazione dei veicoli**, riunendo disposizioni attualmente contenute, in particolare, negli articoli 93, 94, 97, 110 e 114 del codice della strada vigente. Le procedure di immatricolazione e di aggiornamento dei documenti sono disciplinate dal **Titolo VI dello schema**.

I **commi da 1 a 3** individuano i titoli amministrativi richiesti per la circolazione delle diverse categorie di veicoli.

In particolare, il **comma 1** stabilisce che gli **autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi** possono circolare soltanto se regolarmente **immatricolati**, mentre il **comma 2** subordina la circolazione dei **ciclomotori** al possesso del **certificato di circolazione**.

Il **comma 3** prescrive l'immatricolazione dei **veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali** che

circolano su strada. Per i veicoli agricoli e forestali non soggetti a immatricolazione è invece richiesto il **certificato di idoneità tecnica alla circolazione**.

I **commi da 4 a 8** disciplinano gli **obblighi di aggiornamento dei documenti di circolazione** in conseguenza di trasferimenti di proprietà, variazioni nella disponibilità dei veicoli e modifiche dei dati amministrativi degli intestatari.

Il **comma 4** prevede che, in caso di trasferimento della proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, nonché di costituzione dell'usufrutto o di stipulazione di una locazione con facoltà di acquisto, l'acquirente debba richiedere il rilascio del **documento unico di circolazione** entro **sessanta giorni** dall'autenticazione o dall'accertamento giudiziale della sottoscrizione dell'atto.

Il **comma 5** estende la medesima disciplina ai **ciclomotori**, per i quali è richiesto il rilascio di un nuovo certificato di circolazione entro lo stesso termine.

Il **comma 6** dispone che gli atti diversi da quelli contemplati dai commi 4 e 5, dai quali derivi una variazione dell'intestatario dei documenti oppure la disponibilità del veicolo per un periodo **superiore a trenta giorni** in favore di un soggetto diverso dall'intestatario, debbano essere dichiarati dall'avente causa entro **trenta giorni** al competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini dell'annotazione sul documento unico e della registrazione nell'archivio nazionale dei veicoli.

Il **comma 7** prevede che le variazioni della **residenza, della sede e degli altri dati amministrativi** relativi all'intestatario siano comunicate entro **sessanta giorni**, secondo le modalità previste dal Titolo VI.

Per i **veicoli agricoli e forestali**, il **comma 8** stabilisce invece un termine di **trenta giorni** per comunicare i trasferimenti di proprietà e le variazioni della residenza, dell'abitazione o della sede del titolare.

Per tutte le fattispecie disciplinate dai commi da 4 a 8, lo schema stabilisce espressamente che, **decorso il termine previsto per l'aggiornamento, è vietato circolare con documenti non aggiornati**.

Rispetto alla disciplina vigente, l'intervento riconduce a un'unica disposizione gli adempimenti relativi alle diverse categorie di veicoli, distinguendo gli obblighi amministrativi dalle conseguenze della circolazione in assenza dei prescritti aggiornamenti.

Il **comma 9** disciplina l'immatricolazione delle **macchine operatrici**, effettuata a nome del soggetto che dichiara di esserne proprietario, e richiama gli obblighi di aggiornamento previsti dal comma 8. Sono esclusi dall'obbligo di immatricolazione i **carrelli** individuati dall'allegato I.1 dello schema, quando circolano su strada per brevi e saltuari spostamenti, a vuoto o a carico. La disposizione riprende quanto previsto dall'articolo 114 del Codice vigente.

Il **comma 10**, infine, prescrive che i veicoli individuati dall'articolo 253 dello schema, impiegati nel **trasporto di merci deperibili**, siano muniti di un **certificato di conformità in corso di validità**, secondo le disposizioni del Titolo VI.

L'articolo riunisce pertanto gli obblighi di **immatricolazione, certificazione e aggiornamento documentale**, individuando espressamente le condizioni amministrative necessarie per la circolazione delle diverse categorie di veicoli.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, differenzia il trattamento previsto per le violazioni dell'**articolo 78** in relazione alla categoria del veicolo e alla natura dell'irregolarità.

Per la circolazione di **autoveicoli, motoveicoli e rimorchi non immatricolati**, di cui al **comma 1**, lo schema prevede una sanzione da **400 a 1.600 euro**. Se il veicolo possiede i requisiti per essere immatricolato, si applica il **divieto di marcia a tempo indeterminato**; se invece non è immatricolabile, è prevista la **confisca**. Non è prevista decurtazione di punti. La disciplina vigente è riconducibile all'**articolo 93**, che sanziona la circolazione dei veicoli per i quali non sia stata rilasciata la prescritta documentazione di circolazione.

La medesima distinzione tra **regolarizzabilità del veicolo** e **impossibilità di immatricolazione** è prevista per i **ciclomotori privi del certificato di circolazione** (**comma 2**), con sanzione da **150 a 600 euro**, nonché per i **veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali** privi dell'immatricolazione o del certificato tecnico di idoneità alla circolazione (**comma 3**), con sanzione da **170 a 680 euro**. Anche in tali casi si applicano, rispettivamente, il **divieto di marcia a tempo indeterminato** o la **confisca**.

Per la **circolazione con documenti non aggiornati**, lo schema distingue le diverse ipotesi:

- **700-2.800 euro** e **divieto di marcia a tempo indeterminato** nei casi di trasferimento della proprietà, costituzione dell'usufrutto o locazione con facoltà di acquisto (**comma 4, secondo periodo**) e negli altri casi di variazione dell'intestatario o di disponibilità del veicolo per oltre trenta giorni (**comma 6, secondo periodo**);
- **400-1.600 euro** e **divieto di marcia a tempo indeterminato** per i ciclomotori (**comma 5, secondo periodo**) e per le variazioni della

residenza, della sede o degli altri dati amministrativi dell'intestatario (**comma 7, secondo periodo**);

- **40-160 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti, per i **veicoli agricoli e forestali** nei casi di cui al **comma 8, secondo periodo**.

Le disposizioni si pongono in continuità con gli obblighi di immatricolazione e aggiornamento documentale attualmente disciplinati, in particolare, dagli **articoli 94, 97 e 110 del codice vigente**, riorganizzandone il trattamento sanzionatorio.

Infine, per la circolazione di veicoli impiegati nel **trasporto di merci deperibili** privi del certificato di conformità in corso di validità (**comma 10**), la Tabella 1 prevede una sanzione da **170 a 680 euro** e il **divieto di marcia per trenta giorni**, senza decurtazione di punti.

Nel complesso, lo schema modifica soprattutto il sistema delle **sanzioni accessorie** connesse alle irregolarità amministrative dei veicoli. Per le fattispecie dei **commi 1, 2 e 3**, distingue tra i veicoli suscettibili di regolarizzazione, per i quali è previsto il **divieto di marcia a tempo indeterminato**, e quelli non immatricolabili, per i quali è prevista la **confisca**. Per gli **obblighi di aggiornamento documentale**, concentra invece il trattamento sanzionatorio sulla circolazione con documenti non aggiornati, prevedendo, nelle principali fattispecie, il **divieto di marcia fino alla regolarizzazione**.

L'**articolo 79** *(Revisioni periodiche dei veicoli ed azioni di richiamo)* disciplina gli **obblighi relativi alla revisione periodica dei veicoli**, i divieti di circolazione conseguenti all'accertamento della loro inidoneità e le conseguenze del mancato adeguamento alle **campagne di richiamo di sicurezza**.

Le disposizioni riordinano la disciplina attualmente contenuta, in particolare, negli articoli 80, 80-bis, 111 e 114 del codice della strada vigente. Le modalità tecniche e le scadenze delle revisioni sono disciplinate dal **Titolo VI dello schema**.

Il **comma 1** stabilisce che i **veicoli immatricolati in Italia** e quelli immatricolati in altri Stati membri dell'Unione europea, per i quali la normativa europea preveda l'obbligo di revisione, possono circolare soltanto se regolarmente sottoposti a **revisione periodica**, nel rispetto dei termini e delle modalità stabiliti dal Titolo VI.

La disposizione riprende l'obbligo attualmente previsto dall'articolo 80 del Codice vigente, che disciplina le revisioni dei veicoli a motore e dei loro rimorchi. Gli obblighi relativi alle macchine agricole e operatrici sono invece attualmente previsti dagli articoli 111 e 114.

Il **comma 2** vieta la circolazione dei veicoli che, a seguito della revisione, siano stati **giudicati non idonei e sospesi dalla circolazione**.

Il divieto è esteso, in caso di circolazione su **autostrade e strade extraurbane principali**, anche ai veicoli che siano stati giudicati non idonei senza essere stati formalmente sospesi dalla circolazione.

Rispetto alla disciplina vigente, lo schema distingue quindi espressamente l'ipotesi del veicolo sospeso dalla circolazione da quella del veicolo giudicato non idoneo, per il quale introduce uno specifico divieto di circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali anche in assenza di sospensione.

Il **comma 3** vieta la circolazione dei veicoli la cui revisione sia stata **attestata falsamente**, facendo salve le disposizioni del codice penale.

Nel codice vigente, l'**articolo 80, comma 17**, sanziona chi produce agli organi competenti un'attestazione di revisione falsa

Il **comma 4** vieta la circolazione dei veicoli presenti nell'**elenco telematico relativo alle campagne di richiamo di sicurezza**, di cui agli articoli 117 e 191 dello schema, **decorsi ventiquattro mesi dalla relativa iscrizione nell'elenco**.

Si ricorda che l'articolo 80-*bis* del codice vigente, introdotto dalla legge n. 177 del 2024, prevede l'iscrizione nell'elenco telematico dei veicoli per i quali, **decorsi ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo**, non siano stati effettuati i necessari interventi correttivi. Il comma 5 del medesimo articolo assoggetta già la circolazione dei veicoli iscritti nell'elenco alle sanzioni previste dall'articolo 80, comma 14.

Gli **articoli 117, comma 1, lettera *c),* e 191, comma 2, dello schema** confermano il termine di ventiquattro mesi dall'avvio della campagna ai fini dell'iscrizione nell'elenco telematico dei veicoli non ancora adeguati. L'**articolo 191, comma 3**, dispone inoltre che i veicoli iscritti nell'elenco non possano essere sottoposti alle procedure tecniche e amministrative di competenza degli uffici della motorizzazione, fatta eccezione per la rottamazione.

Rispetto alla disciplina vigente, il **comma 4 dell'articolo 79** introduce quindi un **ulteriore periodo di ventiquattro mesi decorrente dall'iscrizione nell'elenco**, con la conseguenza che il divieto di circolazione verrebbe ordinariamente a operare **dopo quarantotto mesi dall'avvio della campagna di richiamo**, anziché a decorrere dall'iscrizione del veicolo nell'elenco.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, differenzia il trattamento previsto per le violazioni dell'**articolo 79** in relazione alla tipologia del veicolo e alla natura dell'irregolarità.

Per l'**omessa revisione** dei veicoli diversi dalle macchine agricole e operatrici (**comma 1**), lo schema prevede una sanzione da **170 a 680 euro** e il **divieto di marcia a tempo indeterminato**, senza decurtazione di punti. In caso di revisione **omessa più di una volta**, la sanzione è elevata a **300-1.200 euro**, ferma restando la medesima sanzione accessoria. La disciplina vigente, recata dall'**articolo 80,**

comma 14, prevede per l'omessa revisione una sanzione da **173 a 694 euro**, raddoppiata quando la revisione sia stata omessa più di una volta, nonché la sospensione del veicolo dalla circolazione fino all'effettuazione della revisione.

Per le **macchine agricole e operatrici**, l'omessa revisione è invece punita con una sanzione da **80 a 320 euro** e con il **divieto di marcia a tempo indeterminato**. La corrispondente disciplina vigente è contenuta negli **articoli 111 e 114** del codice.

Per la circolazione con un veicolo che, a seguito della revisione, sia stato **giudicato non idoneo e sospeso dalla circolazione** (**comma 2**), lo schema prevede, per i veicoli diversi dalle macchine agricole e operatrici, una sanzione da **2.000 a 8.000 euro** e il **divieto di marcia per novanta giorni**. Il medesimo divieto sostanziale opera, sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, anche per i veicoli giudicati non idonei senza essere stati sospesi dalla circolazione. Per le macchine agricole e operatrici la sanzione è invece da **80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie.

Il vigente **articolo 80, comma 14**, assoggetta la circolazione con un veicolo sospeso dalla circolazione in attesa dell'esito della revisione a una sanzione particolarmente elevata, cui consegue il **fermo amministrativo per novanta giorni** e, in caso di reiterazione, la confisca. Lo schema sostituisce dunque, per la fattispecie amministrativa considerata, il fermo con il **divieto di marcia per novanta giorni**.

Per la circolazione con un veicolo la cui revisione sia **attestata falsamente** (**comma 3**), fatte salve le disposizioni penali, lo schema prevede una sanzione da **400 a 1.600 euro** e il **divieto di marcia a tempo indeterminato**. La corrispondente fattispecie è attualmente disciplinata dall'**articolo 80, comma 17**, che prevede una sanzione pecuniaria e il ritiro della carta di circolazione.

Infine, il **comma 4** vieta la circolazione del veicolo decorsi **ventiquattro mesi dall'iscrizione nell'elenco telematico relativo alle campagne di richiamo**, qualora non siano stati effettuati i necessari interventi correttivi. La Tabella 1 prevede una sanzione da **170 a 680 euro** e il **divieto di marcia a tempo indeterminato**. La disciplina vigente, recata dall'**articolo 80-*bis***, prevede analogamente l'inserimento nell'elenco telematico dopo ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo e, per la circolazione dei veicoli presenti nell'elenco, rinvia al trattamento sanzionatorio dell'articolo 80, comma 14.

Nel complesso, per l'**omessa revisione** lo schema mantiene importi prossimi a quelli vigenti, riconducendo le conseguenze accessorie alla nuova categoria del **divieto di marcia**. Per la circolazione dei veicoli giudicati non idonei resta previsto un trattamento pecuniario particolarmente elevato, mentre il **fermo amministrativo per novanta giorni** della disciplina vigente è sostituito dal **divieto di marcia per novanta giorni**. Anche per le **campagne di richiamo** è mantenuto il termine di ventiquattro mesi, con applicazione del divieto di marcia a tempo indeterminato.

L'**articolo 80** *(Circolazione di prova, temporanea e minivoltura)* disciplina le condizioni per la **circolazione di prova e temporanea dei veicoli**, nonché la circolazione dei veicoli oggetto di **minivoltura**,

riordinando disposizioni attualmente contenute negli articoli 98 e 99 del Codice della strada vigente e nel d.P.R. n. 474 del 2001.

Il **comma 1** stabilisce che le disposizioni del Capo VI non si applicano ai veicoli a motore e ai complessi veicolari in **circolazione di prova**, anche se già immatricolati, purché siano muniti della **targa prova** abbinata a un'autorizzazione rilasciata per le finalità e secondo le modalità previste dal Titolo VI dello schema.

Il **comma 2** precisa che, anche durante la circolazione di prova, devono essere rispettate le prescrizioni relative alle **caratteristiche costruttive e funzionali**, ai dispositivi di equipaggiamento essenziali per la sicurezza e all'efficienza del veicolo.

Il **comma 3** vieta di utilizzare il veicolo munito di autorizzazione alla circolazione di prova per finalità diverse da quelle consentite, mentre il **comma 4** prevede che, salvo accordi di reciprocità con altri Stati, l'autorizzazione possa essere utilizzata anche per veicoli già immatricolati in Italia, limitatamente alla circolazione sul territorio nazionale.

La disciplina riprende e riordina le disposizioni vigenti in materia di circolazione di prova, precisando le condizioni per l'utilizzo dell'autorizzazione anche da parte dei veicoli già immatricolati.

Il **comma 5** individua gli obblighi da rispettare durante la **circolazione di prova**. In particolare:

- deve essere presente a bordo il **titolare dell'autorizzazione** oppure, se munito di apposita delega, un soggetto individuato dalla disposizione, tra cui un dipendente, un collaboratore che partecipi stabilmente all'attività d'impresa in forza di un contratto di agenzia di durata non inferiore a dodici mesi o un dipendente di società controllata o collegata, nei casi previsti (lettera a);
- la **targa prova** deve essere applicata posteriormente e in posizione ben visibile; per gli autotreni e gli autoarticolati deve essere collocata posteriormente al veicolo rimorchiato. Nei veicoli già immatricolati non può oscurare la targa ordinaria o quella ripetitrice, che non possono essere rimosse durante la circolazione di prova (lettera b);
- la targa prova deve recare un **sigillo identificativo** corrispondente al codice riportato sull'autorizzazione, che non può essere alterato o manomesso (lettera c).

Secondo la tabella di raffronto allegata alla relazione illustrativa, le disposizioni riprendono le regole già previste dal D.P.R. n. 474 del 2001, integrandole con l'obbligo del **sigillo identificativo**, volto a contrastare l'utilizzo contemporaneo della medesima targa prova su più veicoli.

I **commi da 6 a 9** disciplinano la **circolazione temporanea mediante foglio di via e targa provvisoria**.

In particolare, il **comma 6** stabilisce che i veicoli privi di immatricolazione appartenenti alle categorie indicate dalla disposizione devono essere muniti del **foglio di via** e della relativa **targa provvisoria** quando circolano per:

- operazioni di accertamento e controllo dell'idoneità tecnica (lettera *a*);
- trasferimento ai transiti di confine ai fini dell'esportazione (lettera *b*);
- partecipazione a riviste previste dall'autorità militare, a mostre o a fiere autorizzate di veicoli nuovi e usati, alle condizioni previste dalla disposizione (lettera *c*).

Per i veicoli delle categorie **N e O** è inoltre consentito, nei casi indicati dalla lettera *c)*, il trasporto di altri veicoli o di loro parti.

Il **comma 7** prevede che, in mancanza del foglio di via, il veicolo sia considerato **non immatricolato**, mentre, in assenza della targa provvisoria, trovino applicazione le disposizioni relative alla circolazione senza targa.

Il **comma 8** impone di rispettare il **percorso e le prescrizioni tecniche indicate nel foglio di via**.

Si segnala che il **comma 8**, nel prescrivere il rispetto del percorso e delle prescrizioni tecniche indicate nel foglio di via, richiama la «circolazione ai sensi del comma 5», che disciplina invece la **circolazione di prova**. Il foglio di via è previsto dal **comma 6**, relativo alla circolazione temporanea.

Il **comma 9** dispone che la circolazione con foglio di via consenta di derogare agli obblighi previsti dal Capo VI, fermo restando il rispetto delle prescrizioni relative alle caratteristiche costruttive e funzionali, ai dispositivi essenziali per la sicurezza e all'efficienza del veicolo.

Le disposizioni riprendono la disciplina dell'articolo 99 del codice vigente, che regola il rilascio del foglio di via, l'impiego della targa provvisoria e gli obblighi da rispettare durante la circolazione temporanea.

Il **comma 10** disciplina la circolazione dei veicoli il cui documento di circolazione non è valido ai fini della circolazione a seguito delle procedure di trasferimento previste dall'articolo 56, comma 6, del decreto legislativo n. 446 del 1997, comunemente denominate **minivoltura**.

Per tali veicoli la circolazione è consentita soltanto nel rispetto delle condizioni previste per la **circolazione di prova**. Secondo la tabella di raffronto, la previsione è diretta a impedire che i veicoli oggetto di minivoltura circolino senza la prescritta targa prova.

Il **comma 11**, infine, consente alle **fabbriche costruttrici** di trasportare veicoli nuovi verso i transiti di confine mediante veicoli nuovi delle categorie N o O muniti di foglio di via, secondo le condizioni previste dalla disposizione.

L'articolo riordina pertanto la disciplina della **circolazione di prova e temporanea**, specificando gli obblighi connessi all'utilizzo delle autorizzazioni, delle targhe e dei fogli di via e introducendo misure dirette a prevenirne gli impieghi irregolari.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, disciplina distintamente le violazioni relative alla **circolazione di prova** e alla **circolazione temporanea mediante foglio di via**.

Per la violazione degli obblighi relativi alle **caratteristiche costruttive e funzionali, ai dispositivi di equipaggiamento essenziali per la sicurezza e alla perdurante efficienza** dei veicoli in circolazione di prova (**comma 2**), lo schema prevede una sanzione da **80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti. La disposizione costituisce una specificazione espressa degli obblighi di sicurezza applicabili ai veicoli in circolazione di prova.

Per l'utilizzo del veicolo munito di autorizzazione alla circolazione di prova per **finalità diverse da quelle consentite** (**comma 3**), nonché per la violazione dell'obbligo di presenza a bordo dei soggetti autorizzati (**comma 5, lettera *a)***) e delle prescrizioni relative alla **collocazione e visibilità della targa prova** (**comma 5, lettera *b)***), la sanzione è da **80 a 320 euro**. Alla **quarta violazione nel quinquennio** si applicano la sanzione da **170 a 680 euro** e la **revoca dell'autorizzazione alla circolazione di prova**.

Il **comma 5, lettera *c)*** introduce inoltre l'obbligo che la targa prova rechi il **sigillo identificativo** con il codice riportato sull'autorizzazione e vieta l'alterazione o la manomissione del sigillo. La violazione è punita con una sanzione da **80 a 320 euro** e con il **ritiro della targa prova per sessanta giorni**. La relazione qualifica espressamente tale previsione come **di nuova introduzione**, finalizzata a contrastare l'utilizzo contestuale della medesima targa prova su più veicoli.

Per la **circolazione temporanea mediante foglio di via**, la violazione dell'obbligo di rispettare il percorso e le prescrizioni tecniche indicate nel documento (**comma 8**) è punita con una sanzione da **40 a 160 euro**; alla **quarta violazione nel quinquennio** si applicano la sanzione da **80 a 320 euro** e la **confisca del veicolo**. La fattispecie corrisponde, quanto al precetto, alla disciplina dell'**articolo 99 del codice vigente**, relativa all'inosservanza del percorso e delle prescrizioni tecniche del foglio di via.

Per la violazione degli obblighi relativi alle **caratteristiche costruttive e funzionali, ai dispositivi di equipaggiamento essenziali per la sicurezza e alla perdurante efficienza** dei veicoli che circolano con foglio di via (**comma 9, secondo periodo**), lo schema prevede una sanzione da **80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti. La relazione qualifica tale previsione come **di nuova introduzione**.

Nel complesso, lo schema introduce una disciplina più analitica delle violazioni relative alla **circolazione di prova**, prevedendo, per le fattispecie dei commi 3 e 5, lettere ***a)*** e ***b)***, la **revoca dell'autorizzazione** alla quarta violazione nel quinquennio. Per la circolazione temporanea mediante **foglio di via**, alla quarta violazione delle prescrizioni sul percorso e sulle condizioni tecniche resta invece prevista la **confisca del veicolo**. Costituisce inoltre un elemento di novità la specifica disciplina del **sigillo identificativo della targa prova**.

L'**articolo 81** *(Circolazione di veicoli immatricolati all'estero e nella disponibilità degli agenti diplomatici e consolari e di personale di Stati esteri e di organizzazioni internazionali)* disciplina la **circolazione sul territorio nazionale dei veicoli immatricolati all'estero**, individuando gli obblighi di immatricolazione, documentazione e registrazione nel Registro dei veicoli esteri (REVE), nonché le condizioni applicabili ai **veicoli utilizzati dal personale diplomatico e consolare** e da altri soggetti che beneficiano di specifici regimi di circolazione.

Le disposizioni riordinano la disciplina attualmente contenuta, in particolare, negli articoli 93-*bis*, 131, 132 e 133 del Codice della strada vigente.

Il **comma 1** stabilisce che il proprietario di **ciclomotori, motoveicoli, autoveicoli e rimorchi immatricolati all'estero**, qualora acquisisca la residenza anagrafica in Italia, debba provvedere alla **immatricolazione del veicolo entro tre mesi**, secondo le disposizioni del Titolo VI dello schema, salvo il regime previsto dal comma 3.

La disposizione riprende l'obbligo previsto dall'articolo 93-*bis*, comma 1, del codice vigente, **estendendolo espressamente ai ciclomotori**, come evidenziato dalla relazione tecnica.

Il **comma 2** disciplina l'utilizzo di veicoli immatricolati all'estero da parte di **conducenti residenti in Italia diversi dall'intestatario**. In tali casi deve essere custodito a bordo un documento, redatto o tradotto in lingua italiana e sottoscritto dall'intestatario con data certa, dal quale risultino il **titolo e la durata della disponibilità del veicolo**.

In mancanza del documento o della registrazione prevista dal comma 3, la disponibilità del veicolo si considera in capo al conducente, al quale è intimato di esibire la documentazione presso un ufficio di polizia entro trenta giorni. Se l'esibizione non avviene nel termine prescritto o la documentazione risulta non conforme, l'obbligo di registrazione di cui al comma 3 deve essere assolto immediatamente dal conducente.

Il **comma 3** disciplina l'iscrizione nel **Registro dei veicoli esteri (REVE)**, di cui all'articolo 239 dello schema, quando la disponibilità del veicolo da parte di una persona fisica o giuridica residente o avente sede in Italia supera **trenta giorni, anche non continuativi, nell'anno solare**.

La registrazione, effettuata a cura dell'utilizzatore, è subordinata alla validità dell'immatricolazione estera e della copertura assicurativa prevista dall'articolo 72, comma 4, dello schema. Per i veicoli già immatricolati in Italia e successivamente reimmatricolati all'estero è richiesta anche l'avvenuta cancellazione dai pubblici registri italiani.

Il medesimo comma impone di annotare entro **tre giorni** le successive variazioni della disponibilità del veicolo, della residenza o della sede dell'utilizzatore, nonché le variazioni incidenti sulla validità dell'immatricolazione estera o della copertura assicurativa. Queste ultime determinano la sospensione dell'iscrizione al REVE.

Per tutto il periodo di registrazione nel REVE, ai veicoli interessati si applicano le disposizioni del Codice previste per i **veicoli immatricolati in Italia**.

Il **comma 4** estende gli obblighi di registrazione ai **lavoratori subordinati e autonomi transfrontalieri** che esercitano la propria attività in uno Stato limitrofo o confinante e circolano con veicoli di loro proprietà ivi immatricolati. La registrazione deve essere perfezionata entro sessanta giorni dall'acquisizione della proprietà.

Il **comma 5** consente la conduzione dei veicoli registrati nel REVE anche ai **familiari conviventi residenti in Italia** dei soggetti interessati.

Il **comma 6** prescrive che le targhe dei veicoli contemplati dai commi 1, 2 e 3 siano chiaramente leggibili e rechino un contrassegno di immatricolazione formato da cifre arabe e caratteri latini maiuscoli.

I **commi 7 e 8** individuano le **esenzioni** dagli obblighi di immatricolazione, documentazione e registrazione previsti dai commi precedenti.

In particolare, il **comma 7** esclude dall'applicazione dei commi 1, 2 e 3:

- i cittadini residenti nel Comune di **Campione d'Italia** (lettera *a*);
- i conducenti di veicoli immatricolati nello **Stato della Città del Vaticano** (lettera *b*);
- il personale civile e militare dipendente da pubbliche amministrazioni in servizio all'estero (lettera *c*);
- il personale delle **Forze armate e di polizia** in servizio all'estero, presso organismi internazionali o basi militari (lettera *d*);
- i **familiari conviventi all'estero** con il personale individuato dalla disposizione (lettera *e*);

- i casi in cui il proprietario del veicolo, residente all'estero, sia presente a bordo (lettera *f*).

Rispetto all'articolo 93-*bis*, comma 5, del codice vigente, lo schema introduce espressamente l'esenzione per i veicoli immatricolati nello **Stato della Città del Vaticano** ed estende l'ambito delle esenzioni anche all'obbligo di registrazione nel REVE.

Si segnala che il **comma 7, lettera *e)***, nel richiamare i familiari conviventi all'estero con il personale di cui alle «lettere *b)* e *c)*», reca un rinvio non coerente con l'articolazione delle esenzioni previste dal medesimo comma. Il riferimento dovrebbe infatti riguardare le **lettere *c)* e *d)***, relative al personale pubblico e delle Forze armate e di polizia in servizio all'estero.

Il **comma 8** esclude invece dagli obblighi documentali e di registrazione dei commi 2 e 3 i conducenti residenti in Italia da oltre sessanta giorni che utilizzano veicoli immatricolati nella **Repubblica di San Marino**, nella disponibilità di imprese sammarinesi con le quali intrattengano un rapporto di lavoro subordinato o di collaborazione continuativa.

I **commi da 9 a 13** disciplinano la **circolazione temporanea dei veicoli immatricolati all'estero**.

Il **comma 9**, fuori dalle ipotesi disciplinate dai commi precedenti e ferme restando le disposizioni doganali e fiscali richiamate, consente la circolazione dei veicoli immatricolati o immessi in circolazione all'estero per una durata massima di **un anno**, sulla base dei documenti dello Stato di origine e nel rispetto delle convenzioni internazionali applicabili.

Il **comma 10** consente invece la circolazione per l'intera durata del mandato dei veicoli esteri appartenenti al **personale straniero in servizio presso organismi o basi militari internazionali aventi sede in Italia**, o ai relativi familiari conviventi.

Il **comma 11** stabilisce le caratteristiche di leggibilità delle targhe dei veicoli di cui ai commi 9 e 10, mentre il **comma 12** prevede l'**interdizione dell'accesso al territorio nazionale** per i veicoli che non rispettino le prescrizioni dei commi 9, 10 e 11.

Il **comma 13** richiede che gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi immatricolati all'estero rechino posteriormente la **sigla distintiva dello Stato di origine**, conforme alle convenzioni internazionali. L'obbligo non si applica ai veicoli immatricolati in uno Stato membro dell'Unione europea secondo la normativa unionale vigente.

Le disposizioni riprendono, con alcuni adattamenti, la disciplina degli articoli 132 e 133 del codice vigente.

I **commi 14 e 15** regolano la circolazione degli autoveicoli nella disponibilità di **agenti diplomatici, agenti consolari di carriera e altri soggetti titolari delle immunità previste dalle norme internazionali**.

Il **comma 14** stabilisce che, decorsi novanta giorni dall'ingresso in Italia, tali veicoli possono continuare a circolare soltanto se muniti di uno **speciale documento di circolazione** e della relativa **targa di riconoscimento**.

Il **comma 15** prevede che la validità di tali documenti e targhe cessi al venir meno dei presupposti per il loro rilascio e ne impone la restituzione entro **novanta giorni**. Trascorso tale termine, è vietata la circolazione sul territorio nazionale.

Il **comma 16**, infine, prevede che l'intestatario del documento di circolazione estero possa chiedere all'organo accertatore, in alternativa alla regolarizzazione delle situazioni indicate dalla disposizione, l'autorizzazione a **lasciare il territorio nazionale per la via più breve** e a condurre il veicolo oltre i transiti di confine.
È vietata la circolazione in Italia **decorsi trenta giorni dal rilascio dell'autorizzazione**, nonché in violazione delle prescrizioni impartite.

Nel complesso, l'articolo riordina gli obblighi relativi alla circolazione dei veicoli esteri, coordinando l'immatricolazione nazionale con il sistema di registrazione nel REVE, la circolazione temporanea e i regimi speciali applicabili a determinate categorie di soggetti e di veicoli.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, differenzia le sanzioni previste per le violazioni dell'**articolo 81** in relazione ai diversi obblighi di immatricolazione, documentazione e registrazione.
Per la mancata **immatricolazione in Italia entro tre mesi dall'acquisizione della residenza** dei veicoli immatricolati all'estero (**comma 1**), lo schema prevede una sanzione da **400 a 1.600 euro** e il **divieto di marcia a tempo indeterminato**, senza decurtazione di punti. La disposizione comprende espressamente anche i **ciclomotori**.
Per la mancata disponibilità a bordo del **documento dal quale risultino il titolo e la durata della disponibilità del veicolo estero**, nei casi previsti dal **comma 2**, la sanzione è da **250 a 1.000 euro**, con **divieto di marcia a tempo indeterminato**.
Per l'omessa iscrizione al **Registro dei Veicoli Esteri (REVE)**, nonché per l'inosservanza dei relativi obblighi di aggiornamento (**comma 3**), la Tabella 1 prevede una sanzione da **750 a 3.000 euro** e il **divieto di marcia a tempo**

indeterminato. Rispetto alla corrispondente disciplina vigente, lo schema procede dunque a una rimodulazione della fascia edittale.

Per l'inosservanza delle prescrizioni relative alla **leggibilità e alle caratteristiche delle targhe** dei veicoli immatricolati all'estero di cui ai commi 1, 2 e 3 (**comma 6**), la sanzione è da **80 a 320 euro**, con **divieto di marcia per novanta giorni**.

Per la circolazione in Italia **oltre il periodo consentito** dei veicoli immatricolati o immessi in circolazione all'estero (**comma 9**) e per i veicoli appartenenti al personale straniero in servizio presso organismi o basi militari internazionali oltre la durata prevista (**comma 10**), lo schema stabilisce una sanzione da **400 a 1.600 euro** e il **divieto di marcia a tempo indeterminato**. La tavola di raffronto evidenzia, per il comma 9, l'estensione della disciplina anche ai **ciclomotori**.

Per i veicoli immatricolati in Stati esteri diversi da quelli dell'Unione europea, la violazione dell'obbligo di esporre posteriormente la **sigla distintiva dello Stato di origine**, nei casi in cui essa sia richiesta (**comma 13**), è punita con una sanzione da **80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti.

Per la violazione degli obblighi relativi alla durata di validità delle **speciali targhe di riconoscimento e dei documenti di circolazione** dei veicoli degli agenti diplomatici, consolari e degli altri soggetti indicati dal **comma 15**, la Tabella 1 prevede una sanzione da **80 a 320 euro** e il **divieto di marcia a tempo indeterminato**.

Infine, il **comma 16** punisce con una sanzione da **2.000 a 8.000 euro** e con la **confisca del veicolo** la circolazione sul territorio italiano oltre trenta giorni dal rilascio dell'autorizzazione a lasciare lo Stato, ovvero in difformità dalle relative prescrizioni.

Nel complesso, lo schema mantiene per diverse fattispecie una **sostanziale continuità nella struttura delle sanzioni pecuniarie**, procedendo al contempo alla loro ricollocazione nelle nuove fasce edittali previste dalla Tabella 1. Più significativa è la riorganizzazione delle **sanzioni accessorie**, che vengono ricondotte prevalentemente al **divieto di marcia**, a tempo determinato o indeterminato, mentre per la violazione più grave di cui al comma 16 è prevista la **confisca del veicolo**.

Lo schema amplia inoltre in più punti l'ambito applicativo della disciplina ai **ciclomotori**, secondo quanto evidenziato dalla tavola di raffronto con la normativa vigente.

L'**articolo 82** *(Obblighi conseguenti alla cessazione e alla cancellazione dei veicoli dai pubblici registri)* disciplina gli obblighi relativi alla **cessazione dalla circolazione e alla cancellazione dei veicoli dai pubblici registri**, ponendosi, secondo la relazione illustrativa, in linea di continuità con l'articolo 103 del Codice della strada vigente.

Il **comma 1** stabilisce che la cessazione dalla circolazione dei **veicoli a motore, dei rimorchi e dei semirimorchi** sia effettuata secondo le

disposizioni del **Titolo VI dello schema**, al quale è demandata la disciplina delle relative formalità amministrative. Nell'ambito di tale disciplina rientrano, in particolare, le ipotesi di **demolizione, esportazione all'estero e iscrizione del veicolo nell'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca (ENVE)**.

Il **comma 2** vieta la circolazione sul territorio nazionale dei veicoli **già immatricolati in Italia e successivamente reimmatricolati in un altro Stato**, qualora non siano stati cancellati dai pubblici registri italiani. Fino alla cancellazione, resta **obbligato in solido il soggetto che risulta ultimo intestatario del veicolo nei pubblici registri**.

La tavola di raffronto qualifica espressamente quest'ultima previsione come **di nuova introduzione**, precisando che essa è diretta a individuare un obbligato in solido in Italia.

La disposizione conferma pertanto l'impianto della disciplina vigente in materia di **cessazione e cancellazione dei veicoli**, rendendo al contempo espressamente rilevante la circolazione in Italia del veicolo reimmatricolato all'estero ma non ancora cancellato dai registri nazionali e disciplinando, fino alla cancellazione, la relativa **responsabilità solidale dell'ultimo intestatario**.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede per entrambe le violazioni dell'**articolo 82** una sanzione amministrativa pecuniaria da **170 a 680 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti.

In particolare, la medesima fascia sanzionatoria si applica sia alla violazione degli obblighi relativi alla **cessazione dalla circolazione**, di cui al comma 1, sia alla violazione del divieto di circolazione dei veicoli già immatricolati in Italia e reimmatricolati all'estero **in assenza della cancellazione dai pubblici registri**, di cui al comma 2.

Nel complesso, lo schema mantiene una **sostanziale continuità** con la disciplina vigente quanto alle formalità connesse alla cessazione dalla circolazione, introducendo tuttavia una più puntuale disciplina degli effetti della **mancata cancellazione dai registri italiani**, sia attraverso l'espresso divieto di circolazione del veicolo reimmatricolato all'estero, sia attraverso l'individuazione dell'**ultimo intestatario risultante dai pubblici registri quale obbligato in solido fino alla cancellazione**.

L'**articolo 83** *(Rispetto dei limiti di dimensione e massa)* disciplina il rispetto dei **limiti di sagoma e di massa dei veicoli durante la circolazione**, riordinando disposizioni attualmente contenute, in particolare, negli articoli 61, 62, 166 e 167 del codice della strada vigente.

Il **comma 1**, fatti salvi i casi di **trasporto eccezionale** disciplinati dall'articolo 109 dello schema, vieta di circolare con veicoli che, compreso il carico, superino i **limiti dimensionali di sagoma** (lettera *a*) o i **limiti di massa** stabiliti dal Titolo VI (lettera *b*).

Il **comma 2** stabilisce che, per i **veicoli a trazione animale**, la massa delle cose trasportate non possa determinare il superamento della massa complessiva a pieno carico indicata nella targa, al di fuori delle fattispecie già disciplinate dal comma 1, lettera *b*).

Il **comma 3** vieta ai **veicoli a motore e ai rimorchi** di superare la massa complessiva indicata nel documento di circolazione, salvo quanto previsto dal comma 1, lettera *b*).

Il secondo periodo dello stesso comma introduce una specifica disciplina per i veicoli a motore ad alimentazione esclusiva o doppia a **metano, GPL, elettrica o ibrida**, dotati di **controllo elettronico della stabilità**. Tali veicoli possono circolare con una massa complessiva a pieno carico **non superiore del 10 per cento** a quella indicata nel documento unico di circolazione.

Nel codice vigente, l'articolo 167 prevede una disciplina differenziata per i veicoli alimentati con carburanti alternativi e dotati di controllo elettronico della stabilità: il **comma 2-*bis*** contempla una tolleranza di **una tonnellata** per i veicoli soggetti al regime del comma 2, mentre il **comma 3-*bis*** riconosce una tolleranza del **10 per cento** per quelli di massa complessiva non superiore a **10 tonnellate**.

Lo schema supera tale differenziazione, prevedendo, al **comma 3, secondo periodo**, una **tolleranza uniforme del 10 per cento** rispetto alla massa complessiva a pieno carico indicata nel documento unico di circolazione, senza riprodurre la distinzione fondata sulla soglia delle 10 tonnellate. Resta in ogni caso fermo il divieto, previsto dal **comma 1, lettera *b)***, di superare i limiti massimi di massa stabiliti dal Titolo VI.

I **commi 4 e 5** disciplinano il **calcolo dell'eccedenza di massa nei complessi veicolari**. In particolare, il **comma 4** stabilisce che, ai fini del rispetto dei limiti indicati nel comma 3, i complessi veicolari con un veicolo trattore diverso da quelli ad alimentazione alternativa contemplati dal secondo periodo dello stesso comma sono considerati come **un unico veicolo**. Il complesso si considera comunque in eccedenza di massa quando il superamento riguarda anche uno solo dei veicoli che lo compongono.

Il **comma 5** prevede invece che, quando il veicolo trattore di un autotreno o autoarticolato rientra tra quelli ad alimentazione alternativa di

cui al comma 3, secondo periodo, l'eccedenza sia **calcolata separatamente per i veicoli del complesso**, applicando le tolleranze previste per il trattore.

Il **comma 6**, infine, dispone che le masse complessive a pieno carico indicate nei documenti di circolazione e i valori ottenuti applicando le percentuali previste dall'articolo siano **arrotondati ai cento chilogrammi superiori**.

La disposizione riordina quindi la disciplina dei **limiti dimensionali e ponderali**, distinguendo i limiti massimi tecnici dalla massa autorizzata per il singolo veicolo e introducendo una disciplina unitaria della tolleranza applicabile ai veicoli ad alimentazione alternativa.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, differenzia le sanzioni previste per le violazioni dell'**articolo 83** in relazione alla natura del limite superato, alla massa complessiva del veicolo e all'entità percentuale dell'eccedenza.

Per il superamento dei **limiti di sagoma**, di cui al **comma 1, lettera *a)***, lo schema prevede una sanzione da **400 a 1.600 euro**, l'**immobilizzazione del veicolo** e la decurtazione di **3 punti**. La disciplina vigente è contenuta nell'**articolo 61, comma 7 del codice**, che sanziona il superamento dei limiti di sagoma salvo che si tratti di trasporto eccezionale.

Per il superamento dei **limiti massimi di massa**, di cui al **comma 1, lettera *b)***, la Tabella 1 stabilisce una sanzione da **750 a 3.000 euro**, accompagnata dall'**immobilizzazione del veicolo** e dalla decurtazione di **3 punti**. La disciplina vigente è recata dall'**articolo 62**, in coordinamento con gli articoli 10 e 167 per le diverse ipotesi di eccedenza.

Per i **veicoli a trazione animale**, il superamento della massa complessiva a pieno carico indicata nella targa, previsto dal **comma 2**, è punito con la sanzione da **25 a 100 euro** e con l'**immobilizzazione del veicolo**, senza decurtazione di punti. La corrispondente disciplina vigente è contenuta nell'**articolo 166**, che già vieta il superamento della massa indicata nella targa.

Una disciplina più articolata è prevista dal **comma 3** per i veicoli a motore e i rimorchi che superano la massa complessiva indicata nel documento di circolazione. Per i veicoli con massa complessiva a pieno carico **fino a 12 tonnellate**, lo schema prevede una sanzione da **40 a 160 euro** quando l'eccedenza non supera il **5 per cento**; da **80 a 320 euro**, con **immobilizzazione del veicolo** e decurtazione di **2 punti**, quando l'eccedenza supera il 5 per cento e non oltrepassa il **15 per cento**; da **170 a 680 euro**, con immobilizzazione e decurtazione di **3 punti**, quando l'eccedenza supera il 15 per cento e non oltrepassa il **25 per cento**; da **500 a 2.000 euro**, con immobilizzazione e decurtazione di **4 punti**, quando l'eccedenza supera il **25 per cento**.

Per i veicoli con massa complessiva a pieno carico **superiore a 12 tonnellate**, la prima fascia, relativa a un'eccedenza non superiore al **5 per cento**, è parimenti punita con la sanzione da **40 a 160 euro**, senza sanzioni accessorie né

decurtazione di punti. Per l'eccedenza superiore al 5 per cento e fino al **10 per cento** si applicano la sanzione da **80 a 320 euro**, l'**immobilizzazione** e la decurtazione di **2 punti**; per l'eccedenza superiore al 10 per cento e fino al **20 per cento**, la sanzione da **170 a 680 euro**, l'immobilizzazione e la decurtazione di **3 punti**; per l'eccedenza superiore al **20 per cento**, la sanzione da **500 a 2.000 euro**, l'immobilizzazione e la decurtazione di **4 punti**.

La disciplina vigente dell'**articolo 167** adotta anch'essa un sistema graduato, ma individua nella massa complessiva a pieno carico di **10 tonnellate**, anziché di 12 tonnellate, la soglia rilevante per la differenziazione delle fasce. In particolare, per i veicoli di massa superiore a 10 tonnellate le fasce sono definite in valore assoluto (comma 2). Per i veicoli di massa non superiore a 10 tonnellate le medesime sanzioni si applicano quando l'eccedenza non supera il 5, il 15 e il 25 per cento, oppure supera il 25 per cento (comma 3).

Nel complesso, lo schema procede pertanto a una **rimodulazione del sistema sanzionatorio relativo alle eccedenze di massa**, elevando da **10 a 12 tonnellate** la soglia utilizzata per distinguere le due categorie di veicoli e adottando per entrambe un sistema basato su **fasce percentuali di eccedenza**. Al crescere dell'eccedenza aumentano progressivamente la sanzione pecuniaria e la decurtazione di punti; fatta eccezione per la prima fascia, si applica inoltre l'**immobilizzazione del veicolo**.

L'**articolo 84** *(Traino di rimorchi e traino di veicoli in avaria)* disciplina il **traino dei rimorchi e dei veicoli in situazione di emergenza o avaria**, riordinando disposizioni attualmente contenute, in particolare, negli articoli 63, 165 e 176 del codice della strada vigente.

Il **comma 1** vieta di trainare veicoli diversi dai rimorchi, fatta salva l'ipotesi del **traino per emergenza o avaria** disciplinata dal comma 6.

Il **comma 2**, ferme restando le disposizioni speciali relative ai veicoli agricoli e forestali, vieta di circolare con un rimorchio agganciato a una motrice senza rispettare le prescrizioni e le condizioni previste dall'articolo 201 dello schema (lettera *a*), oppure in violazione dei limiti di **massa rimorchiabile** indicati nel documento di circolazione (lettera *b*). Quest'ultimo divieto non si applica ai casi di traino reso necessario da una situazione di emergenza o da un'avaria.

Secondo la relazione tecnica, la previsione relativa al superamento della massa rimorchiabile è diretta a colmare una lacuna sanzionatoria della disciplina vigente.

Il **comma 3** rinvia al **Titolo VI** per le disposizioni tecniche relative all'agganciamento dei veicoli nella formazione dei complessi veicolari.

Il **comma 4** vieta la circolazione dei complessi costituiti da **veicoli a motore e veicoli trainati tecnicamente non compatibili**. Prevede inoltre

che, salvo quanto disposto dall'articolo 215, i veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali possano trainare soltanto veicoli appartenenti alla **medesima categoria**. Secondo la tabella di raffronto allegata alla relazione illustrativa, tale previsione intende escludere la formazione di complessi mediante l'agganciamento di veicoli appartenenti a categorie diverse.

Il **comma 5** vieta a qualsiasi veicolo di **trainare o essere trainato da più di un veicolo**, fatte salve le disposizioni relative ai veicoli agricoli e forestali, ai trenini turistici e ai trasporti eccezionali.

Il **comma 6** disciplina le **modalità del traino per emergenza o avaria**, stabilendo che:

- il collegamento tra i veicoli deve essere **solido e adeguatamente segnalato**, mediante fune, catena, cavo, barra rigida o altro dispositivo idoneo, nel rispetto delle esigenze di sicurezza della circolazione (lettera *a)*);
- il **veicolo trainato** deve mantenere attiva la segnalazione luminosa di pericolo oppure, se ne è sprovvisto, esporre il pannello o il segnale mobile di pericolo prescritti (lettera *b)*);
- il **veicolo trainante**, se dotato dell'apposito dispositivo a luce gialla lampeggiante, deve mantenerlo in funzione durante l'operazione (lettera *c)*);
- il conducente del veicolo trainante deve essere munito della **patente abilitante al traino di un rimorchio**, salvo che il veicolo trainato sia un autoveicolo sul quale si trovi un conducente abilitato e in grado di azionarne i dispositivi di frenatura e sterzo, assicurando un valido ausilio alla marcia del complesso (lettera *d)*).

La disposizione riprende gli obblighi di sicurezza già contemplati dall'articolo 165 del codice vigente, specificando anche i **requisiti di abilitazione alla guida** del conducente del veicolo trainante.

Il **comma 7** vieta il **traino dei veicoli in avaria sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali**, salvo che sia effettuato dai soggetti individuati dall'articolo 54, commi 10 e 11, nel rispetto delle condizioni e delle modalità ivi previste.

Il **comma 8**, di nuova introduzione, esclude l'applicazione dei divieti previsti dai commi da 1 a 5 e dal comma 7 nei casi di **rimozione forzata dei veicoli** ai sensi dell'articolo 132 e negli **interventi di emergenza effettuati sotto il diretto controllo degli organi di polizia stradale**. Secondo la tabella di raffronto, la deroga tiene conto delle particolari

esigenze operative e delle garanzie connesse alla vigilanza esercitata dagli organi di polizia.

Il **comma 9**, infine, consente ai veicoli in dotazione alla **Protezione civile nazionale, alla protezione civile della Valle d'Aosta e delle Province autonome di Trento e di Bolzano, agli enti locali e agli enti del Terzo settore**, utilizzati per fini istituzionali e servizi di pubblica utilità, di essere dotati di rimorchi destinati al trasporto di cose aventi larghezza superiore a quella del veicolo trainante. Restano fermi i limiti dimensionali e di massa previsti per i veicoli interessati. La disposizione riprende quanto previsto dall'articolo 138, comma 11-*bis*, del codice vigente.

Nel complesso, l'articolo riordina le **regole tecniche e di sicurezza del traino**, precisando i divieti relativi alla compatibilità dei veicoli, introducendo una specifica previsione sul rispetto della massa rimorchiabile e disciplinando le deroghe necessarie per le operazioni di rimozione e di emergenza.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede per la maggior parte delle violazioni dell'**articolo 84** una sanzione da **80 a 320 euro**, accompagnata dall'**immobilizzazione del veicolo** e, di regola, senza decurtazione di punti.

Tale trattamento si applica, in particolare, alla violazione del divieto di **trainare un veicolo diverso da un rimorchio**, fuori dai casi consentiti (**comma 1**), nonché alle violazioni relative al traino di un rimorchio in inosservanza delle prescrizioni applicabili o dei limiti di **massa rimorchiabile** indicati nel documento di circolazione (**comma 2, lettere *a)* e *b)***). La disciplina si pone in continuità con l'**articolo 63 del codice vigente**; con specifico riferimento alla massa rimorchiabile, la relazione evidenzia che la nuova disposizione rende espressamente sanzionata una violazione già disciplinata sul piano tecnico dal regolamento di esecuzione, colmando una **lacuna sanzionatoria**.

La medesima sanzione da **80 a 320 euro**, con **immobilizzazione del veicolo** e senza decurtazione di punti, è prevista per le violazioni dei **commi 3, 4 e 5**, concernenti, rispettivamente, le prescrizioni sull'**agganciamento dei veicoli**, la circolazione con **complessi veicolari tecnicamente incompatibili** e il divieto di trainare o essere trainati da più di un veicolo fuori dai casi consentiti.

Lo stesso trattamento si applica alle violazioni del **comma 6, lettere *a)*, *b)* e *c)***, relative alle modalità di traino in caso di **emergenza o avaria**, con particolare riguardo al collegamento tra i veicoli e alla segnalazione del veicolo trainato. Tali prescrizioni si pongono in continuità con la disciplina vigente del traino dei veicoli in avaria.

Un trattamento più severo è previsto dal **comma 6, lettera *d)***: quando il conducente del veicolo trainante non è munito della **patente che abilita al traino di un rimorchio**, salve le eccezioni previste dal codice, si applicano una sanzione

da **1.000 a 4.000 euro**, il **divieto di guida per centoventi giorni** e la decurtazione di **2 punti**.

Infine, per la violazione del **comma 7**, relativo al divieto di trainare veicoli in avaria sulle **autostrade e sulle strade extraurbane principali**, salvo i casi espressamente consentiti, la Tabella 1 prevede una sanzione da **80 a 320 euro** e la decurtazione di **2 punti**, senza sanzioni accessorie. La fattispecie si ricollega alla disciplina vigente dell'**articolo 176**.

Nel complesso, la Tabella 1 concentra quindi la maggior parte delle violazioni dell'articolo 84 nella fascia **80-320 euro**, normalmente associata all'**immobilizzazione del veicolo**. Si distinguono la violazione relativa all'**abilitazione alla guida del veicolo trainante**, assoggettata a un trattamento sensibilmente più severo, e il **traino vietato sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali**, per il quale alla sanzione pecuniaria si aggiunge la decurtazione di **2 punti**.

L'**articolo 85** *(Uso dei veicoli)* disciplina gli **obblighi relativi all'utilizzo dei veicoli**, riordinando le disposizioni contenute, in particolare, nell'articolo 82 del codice della strada vigente e introducendo specifiche prescrizioni concernenti la conformità dell'impiego dei veicoli alle indicazioni riportate nei documenti di circolazione.

Il **comma 1**, fatte salve le disposizioni delle leggi speciali e del Titolo VIII dello schema, stabilisce che i **veicoli a motore e i rimorchi** devono essere utilizzati conformemente alle **prescrizioni di utilizzo o di esercizio contenute nei documenti di circolazione**. Qualora la violazione riguardi caratteristiche costruttive e funzionali o dispositivi di equipaggiamento **essenziali per la sicurezza**, il veicolo è immediatamente **fermato e allontanato dalla strada**.

Secondo la tabella di raffronto allegata alla relazione illustrativa, la disposizione intende colmare una lacuna della disciplina vigente, che, pur sanzionando l'utilizzo dei veicoli per destinazioni o usi diversi da quelli consentiti, non contempla espressamente l'inosservanza delle specifiche prescrizioni di utilizzo o di esercizio riportate nei documenti di circolazione.

Il **comma 2** vieta, ferme restando le medesime disposizioni speciali, di utilizzare un veicolo per una **destinazione o un uso diversi da quelli indicati nei documenti di circolazione**, riprendendo il principio già stabilito dall'articolo 82 del Codice vigente.

Il **comma 3** vieta la circolazione dei **carri allegorici** privi dell'autorizzazione prevista dall'articolo 215 dello schema, nonché il mancato rispetto delle prescrizioni contenute nell'autorizzazione o stabilite dal medesimo articolo.

Il **comma 4**, infine, vieta sugli **autoveicoli destinati al trasporto di cose** il trasporto di persone diverse da quelle addette alle operazioni di carico e scarico, all'utilizzo o al trasporto delle cose stesse.

La disposizione riunisce pertanto in un unico articolo i **divieti relativi all'uso improprio dei veicoli**, distinguendo l'inosservanza delle prescrizioni contenute nei documenti di circolazione dall'impiego per destinazioni o usi non consentiti.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede per tutte le violazioni dell'**articolo 85** una sanzione pecuniaria da **80 a 320 euro**, differenziando le relative conseguenze accessorie.

Per la violazione del **comma 1**, relativa all'inosservanza delle **prescrizioni di utilizzo o di esercizio contenute nei documenti di circolazione**, è prevista la sanzione da **80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti. Resta fermo quanto previsto dalla disposizione sostanziale per il caso in cui la prescrizione violata riguardi **caratteristiche costruttive e funzionali o dispositivi di equipaggiamento essenziali per la sicurezza**, nel quale il veicolo è **immediatamente fermato e allontanato dalla strada**. Tale conseguenza non costituisce una sanzione accessoria indicata nella Tabella 1.

Per l'utilizzo del veicolo per una **destinazione o un uso diversi da quelli indicati nei documenti di circolazione** (**comma 2**), la Tabella 1 prevede la sanzione da **80 a 320 euro** e il **divieto di marcia per trenta giorni**, senza decurtazione di punti. La corrispondente disciplina vigente, recata dall'**articolo 82, commi 8 e 10**, prevede una sanzione da **87 a 344 euro** e la **sospensione della carta di circolazione da uno a sei mesi**, elevata da sei a dodici mesi in caso di recidiva.

Per la circolazione di **carri allegorici senza autorizzazione o in violazione delle relative prescrizioni** (**comma 3**), la sanzione è da **80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti.

Infine, per il **trasporto non consentito di persone su autoveicoli destinati al trasporto di cose** (**comma 4**), lo schema prevede una sanzione da **80 a 320 euro** e il **divieto di marcia per trenta giorni**, senza decurtazione di punti. Il vigente **articolo 82, commi 6, 9 e 10**, consente l'impiego eccezionale e temporaneo degli autocarri per il trasporto di persone previa autorizzazione e punisce l'utilizzo non autorizzato con una sanzione da **430 a 1.731 euro**, cui consegue la sospensione della carta di circolazione da uno a sei mesi, elevata da sei a dodici mesi in caso di recidiva.

Nel complesso, lo schema **uniforma a 80-320 euro la sanzione pecuniaria** per le violazioni dell'articolo 85, differenziandone le conseguenze: per i **commi 2 e 4** è previsto il **divieto di marcia per trenta giorni**, mentre per i **commi 1 e 3** la Tabella 1 non contempla sanzioni accessorie. Per il comma 1 resta comunque ferma, nei casi concernenti requisiti essenziali per la sicurezza, la misura del **fermo immediato e dell'allontanamento del veicolo dalla strada** prevista direttamente dalla disposizione.

L'**articolo 86** *(Domicilio digitale relativo ai veicoli immatricolati in Italia o iscritti al REVE)*, di nuova introduzione, disciplina la **facoltà di eleggere un domicilio digitale** per le comunicazioni relative ai veicoli, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 3-*bis* del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo n. 82 del 2005.

In particolare, il **comma 1** prevede che il competente ufficio fornisca al **proprietario di un veicolo immatricolato in Italia**, nonché a chi ne abbia la disponibilità ai sensi dell'articolo 126, comma 2, lettera *e)*, dello schema, informazioni sulla facoltà di eleggere un domicilio digitale in occasione del **rilascio o dell'aggiornamento dei documenti di circolazione o della targa**, della **revisione** o di qualsiasi altra operazione riguardante il veicolo e la relativa documentazione.

Qualora l'interessato elegga un domicilio digitale, **tutti gli avvisi e le notificazioni riguardanti il veicolo** sono comunicati a tale recapito.

Secondo la relazione tecnica, la disposizione si inserisce nel processo di digitalizzazione dei procedimenti amministrativi e intende chiarire l'applicazione della disciplina sul domicilio digitale anche ai soggetti che dispongono di veicoli iscritti al Registro dei veicoli esteri (REVE), avvalendosi delle infrastrutture informatiche già esistenti, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo, si segnala che, **diversamente da quanto indicato nella rubrica dell'articolo e nella relazione tecnica**, il testo del comma 1 fa riferimento esclusivamente ai **veicoli immatricolati in Italia**, senza menzionare quelli iscritti al **REVE**.

L'**articolo 87** *(Circolazione dei veicoli a guida automatizzata)*, di nuova introduzione, disciplina le **condizioni per la circolazione dei veicoli a guida automatizzata**, individuando gli ambiti nei quali tali veicoli possono circolare e i requisiti relativi alla presenza di un soggetto incaricato di sovrintenderne il funzionamento.

Il **comma 1** stabilisce che i **veicoli completamente automatizzati** di cui all'articolo 202 dello schema possono circolare esclusivamente negli **ambiti d'impiego** individuati in applicazione delle disposizioni adottate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto della normativa europea. Resta fermo quanto previsto dal comma 3, lettera *b)*, in materia di controllo anche da remoto.

Il **comma 2** consente la circolazione dei **veicoli omologati** e dei **mezzi di trasporto innovativi non omologati e non omologabili**, allestiti con tecnologie di guida automatica o connessa, alle condizioni stabilite

dall'articolo 202 dello schema, cui è demandata la disciplina delle relative procedure e prescrizioni tecniche.

Il **comma 3** disciplina la **sorveglianza dei veicoli automatizzati al di fuori degli ambiti di sperimentazione**, prevedendo un sistema articolato in due fasi:

- **fino alla data di efficacia del decreto** di cui all'articolo 290, comma 10, al veicolo deve sovrintendere **in presenza** una persona con funzioni di **controllore**, in possesso dei requisiti stabiliti con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (lettera *a)*);
- **a decorrere dalla medesima data**, la sorveglianza può essere esercitata dal controllore **anche da remoto**, purché in possesso dei requisiti individuati con decreto ministeriale (lettera *b)*).

Il **comma 4** precisa che il controllore di cui al comma 3, lettera *a*), deve essere in grado di **intervenire prontamente nelle situazioni di emergenza, assumendo la guida del veicolo**. Il controllore di cui alla lettera *b*) è invece **responsabile della circolazione anche quando il veicolo opera in modalità completamente automatizzata**.

Ai fini dell'applicazione delle disposizioni del Codice, il **controllore è equiparato al conducente**.

Secondo la relazione illustrativa, l'articolo rappresenta un'**innovazione della disciplina della circolazione stradale**, in quanto riconduce la guida automatizzata entro il quadro normativo generale del Codice, riprendendo in parte i principi già previsti dalla disciplina sulla sperimentazione dei veicoli a guida automatica e connessa nell'ambito delle *smart road*.

La relazione tecnica evidenzia inoltre che la disposizione è diretta ad assicurare, anche in presenza di sistemi di guida automatizzata, l'**individuazione di un soggetto responsabile della circolazione**, in grado di intervenire nelle situazioni di emergenza.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, differenzia le sanzioni previste per le violazioni dell'**articolo 87** in relazione alle condizioni di ammissione alla circolazione e agli obblighi del **controllore**.

Per la violazione del **comma 1**, relativa alla circolazione dei **veicoli completamente automatizzati** al di fuori degli ambiti d'impiego consentiti, la Tabella 1 prevede una sanzione da **170 a 680 euro** e la **confisca del veicolo**, senza decurtazione di punti.

Per la violazione del **comma 2**, concernente la circolazione dei veicoli omologati e dei mezzi di trasporto innovativi non omologati o non omologabili, allestiti con tecnologie di **guida automatica o connessa**, in violazione delle condizioni previste dall'articolo 202, la sanzione è da **400 a 1.600 euro**, con **confisca del veicolo** e senza decurtazione di punti.

Per le violazioni del **comma 3** è previsto un diverso trattamento. La violazione della lettera ***a)***, che impone, fino all'efficacia del decreto di cui all'articolo 290, comma 10, la presenza sul veicolo di un **controllore** in possesso dei requisiti prescritti, è punita con una sanzione da **300 a 1.200 euro** e con il **divieto di marcia per trenta giorni**, senza decurtazione di punti.

La violazione della lettera ***b)***, che dalla data di efficacia del medesimo decreto richiede che al veicolo sovrintenda, **anche da remoto**, un controllore in possesso dei requisiti prescritti, è punita con una sanzione da **400 a 1.600 euro** e con il **divieto di guida per trenta giorni**, senza decurtazione di punti.

Nel complesso, la disciplina distingue le violazioni relative alle **condizioni di circolazione dei veicoli automatizzati**, per le quali i commi 1 e 2 prevedono la **confisca del veicolo**, da quelle concernenti la presenza e le funzioni del **controllore**, cui si associano rispettivamente il **divieto di marcia** e il **divieto di guida per trenta giorni**. Per nessuna delle fattispecie dell'articolo 87 è prevista la decurtazione di punti.

CAPO VII – REGOLARITÀ DELLA DOCUMENTAZIONE, DEI VEICOLI E CONTRAFFAZIONE

Articoli 88-94
(Regolarità della documentazione, dei veicoli e contraffazione)

Gli **articoli da 88 a 94** (**Capo VII del Titolo II**) disciplinano le condotte vietate alla regolarità della **documentazione** e dei veicoli e alla **contraffazione**.
In particolare, **l'articolo 88** estende a **tutti i veicoli** il principio, al momento previsto per i soli ciclomotori, di **riclassificazione dei veicoli modificati**; l'**articolo 89 vieta** la circolazione con **dati identificativi, targhe e contrassegni alterati** o non prodotti dallo Stato, mentre **l'articolo 90** vieta la circolazione con documenti provvisori falsificati. L'**articolo 91** disciplina gli **obblighi di denuncia** in caso di smarrimento, sottrazione o distruzione di targhe e documenti, uniformando i termini per la richiesta dei nuovi documenti. L'**articolo 92** vieta la circolazione con veicoli intestati fittiziamente, introducendo una **presunzione di intestazione fittizia; l'articolo 93** individua i **documenti da avere con sé ed esibire** durante la circolazione, anche in **formato digitale**; pertanto, viene eliminato l'obbligo di portarli necessariamente con sé in formato cartaceo. L'**articolo 94** disciplina la circolazione dei **veicoli d'epoca** e dei **veicoli di interesse storico e collezionistico**.

Il **Capo VII** (**articoli da 88 a 94**) del **Titolo II**, dedicato alle norme di comportamento, reca disposizioni in materia di **regolarità della documentazione, dei veicoli e contraffazione**.

Il Capo disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le condotte relative alla circolazione con veicoli modificati o alterati, all'alterazione dei dati identificativi e delle targhe, all'utilizzo di documenti provvisori falsificati, alle intestazioni fittizie dei veicoli, nonché gli obblighi di denuncia in caso di smarrimento, sottrazione o distruzione di targhe e documenti, gli obblighi di possesso ed esibizione della documentazione durante la circolazione e le condizioni per la circolazione dei veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico. La disciplina riordina disposizioni oggi contenute prevalentemente nel **Titolo III** e, per quanto concerne il possesso e l'esibizione dei documenti, nel **Titolo V** del codice vigente, nonché in disposizioni extracodicistiche. Come precisato dalla relazione tecnica, le disposizioni del Capo hanno natura prevalentemente **precettiva, documentale, sanzionatoria e di controllo** e sono

dirette a garantire la regolarità della documentazione, l'identificabilità dei veicoli e il contrasto delle condotte elusive o fraudolente.

Sotto il **profilo finanziario**, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi delle dotazioni organiche né introduce nuove autorizzazioni di spesa. Le attività di controllo, denuncia, aggiornamento, cancellazione e verifica documentale restano affidate agli organi di polizia stradale, agli uffici della Motorizzazione civile, al PRA e agli altri uffici già competenti, mentre gli eventuali oneri per duplicati, nuove immatricolazioni, rilascio di nuovi documenti o regolarizzazioni gravano sui soggetti interessati secondo il vigente sistema di diritti e tariffe.

Le **sanzioni amministrative** relative alle condotte sanzionate dal Capo non sono riportate nei singoli articoli, ma sono individuate nella **Tabella 1** richiamata dall'**articolo 121** dello schema, che costituisce parte integrante del codice e indica, per ciascuna violazione, la sanzione amministrativa pecuniaria, le eventuali sanzioni amministrative accessorie e, nei casi previsti, la decurtazione dei punti dalla patente. Per maggiori approfondimenti, v. *infra*.

Con riferimento ai **principi e criteri direttivi di cui all'articolo 35 della legge n. 177 del 2024**, per il presente Capo vengono in rilievo, in particolare, quelli di cui al **comma 2, lettere *a)* e *b)***, relativi alla digitalizzazione e automazione dell'azione amministrativa e alla semplificazione delle procedure nel rispetto degli obiettivi di sicurezza stradale; al **comma 3, lettere *a), e)* e *f)***, concernenti la riorganizzazione e il coordinamento delle disposizioni del codice, la revisione delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio e la semplificazione del procedimento sanzionatorio, nonché alle **lettere *u)* e *v)***, relative alla semplificazione della disciplina delle modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli. Vengono inoltre in rilievo le materie di cui al **comma 4, lettera *l)***, relativa, tra l'altro, ai procedimenti concernenti i veicoli di interesse storico e collezionistico e alla produzione delle targhe automobilistiche, e alla **lettera *o)***, relativa alla disciplina delle targhe sostitutive per motoveicoli in occasione di competizioni sportive.

L'**articolo 88** (*Modifiche e alterazioni dei veicoli*) stabilisce che, ai fini del codice, i veicoli che, per effetto di **modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali**, assumono caratteristiche proprie di una **diversa categoria**, si considerano **appartenenti a tale categoria**, anche se non possono essere regolarizzati.

Il testo a fronte qualifica la disposizione come di nuova introduzione e precisa che essa estende a tutte le categorie di veicoli la regola attualmente prevista, per i ciclomotori, dall'**articolo 52, comma 4, del codice vigente**, secondo cui i ciclomotori che superano il limite stabilito per una delle caratteristiche indicate dai commi 1 e 2 del medesimo articolo sono considerati motoveicoli.

Si segnala che l'**articolo 139, comma 1, lettera *q)***, dello schema include l'articolo 88 tra le disposizioni le cui violazioni possono essere oggetto di **accertamento mediante rilevamento a distanza**. L'articolo 88, tuttavia, non reca un autonomo precetto di comportamento suscettibile di violazione, ma detta una regola di qualificazione del veicolo; coerentemente, esso non risulta contemplato nella **Tabella 1** di cui all'articolo 121 tra le autonome fattispecie sanzionate.

.

L'**articolo 89** (*Alterazione dei dati identificativi e abusiva fabbricazione di targhe*) reca una serie di divieti relativi all'alterazione dei dati identificativi dei veicoli e all'utilizzo di targhe, targhe prova e contrassegni irregolari, facendo salve, nei casi previsti, le disposizioni del codice penale.

Il **comma 1** vieta di circolare con un veicolo nel quale la **targhetta del costruttore** ovvero il **numero di identificazione del telaio** siano stati contraffatti, asportati in tutto o in parte, sostituiti, alterati, cancellati o resi illeggibili.

La disposizione presenta elementi di continuità con l'**articolo 74, comma 6**, del codice vigente, il quale sanziona, ove il fatto non costituisca reato, chiunque contraffà, asporta, sostituisce, altera, cancella o rende illeggibile la targhetta del costruttore o il numero di identificazione del telaio. Nello schema, tuttavia, la fattispecie è formulata come divieto di circolazione con il veicolo recante dati identificativi alterati, anziché come divieto riferito direttamente alla condotta materiale di alterazione.

Il **comma 2**, fermo restando quanto previsto dal codice penale, vieta di circolare con veicoli dotati di **targhe, targhe prova o contrassegni per cicli a propulsione alterati, manomessi oppure non riferiti a quel veicolo**.

Il testo a fronte richiama, quali principali disposizioni vigenti di riferimento, gli articoli 67, comma 6, 97, commi da 9 a 11, e 100, commi da 11 a 13, del codice.

Tali disposizioni disciplinano, con riguardo alle diverse categorie di veicoli, fattispecie concernenti l'uso di targhe abusivamente fabbricate, la circolazione con targa non propria, contraffatta o non conforme, nonché la fabbricazione o vendita abusiva o irregolare di targhe.

Il **comma 3**, al di fuori dei casi di cui al comma 2, vieta di collocare sulle targhe, sulle targhe prova o sui **contrassegni per monopattini elettrici o cicli a propulsione** adesivi, stemmi o altri elementi distintivi che determinano **limitazioni di visibilità della sequenza alfanumerica**.

La disposizione si pone in rapporto con l'**articolo 100, comma 10, del codice vigente**, che vieta di apporre sugli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi iscrizioni, distintivi o sigle idonei a creare equivoco nell'identificazione del veicolo. Rispetto

alla disciplina vigente, il comma 3 dello schema prende specificamente in considerazione anche le **targhe prova** e i **contrassegni per monopattini elettrici e cicli a propulsione**, collegando il divieto alla compromissione della visibilità della sequenza alfanumerica.

Le disposizioni dei commi 2 e 3 devono essere lette anche in coordinamento con l'**articolo 112, comma 6**, dello schema, che, salvo quanto previsto dal codice penale, vieta di **fabbricare abusivamente, vendere o comunque commercializzare o distribuire targhe o contrassegni fabbricati abusivamente**, con riferimento, tra l'altro, ai monopattini elettrici e ai cicli a propulsione, nonché ai ciclomotori, ai motoveicoli, agli autoveicoli, ai rimorchi e ai veicoli in circolazione di prova.

Il **comma 4**, fuori dai casi di cui al comma 2 e fatto salvo quanto previsto dagli articoli **81, commi 6 e 11**, e **91**, vieta di circolare con un veicolo munito di una **targa o di un contrassegno identificativo non prodotti dallo Stato italiano**. Lo stesso comma precisa che il divieto non si applica alle **targhe prova** di cui all'articolo 251 e alle **targhe ripetitrici** di cui all'articolo 230.

In proposito, l'**articolo 230, comma 2**, dello schema riserva allo Stato la produzione e la distribuzione delle targhe dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e semirimorchi, prevedendo che lo Stato si avvalga in via esclusiva dell'Istituto Poligrafico dello Stato. L'**articolo 251, comma 2**, consente invece al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di affidare, senza oneri per lo Stato, la produzione e la distribuzione delle targhe di prova ai soggetti esercenti attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, in possesso dei requisiti stabiliti dal Ministero.

La **Tabella 1** di cui all'articolo 121 individua le sanzioni amministrative applicabili alle violazioni dell'articolo 89.

Per la violazione del **comma 1**, relativa alla circolazione con un veicolo nel quale la targhetta del costruttore o il numero di identificazione del telaio siano stati contraffatti, asportati, sostituiti, alterati, cancellati o resi illeggibili, è prevista la sanzione amministrativa pecuniaria **da 2.000 a 8.000 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti. Nel codice vigente, l'**articolo 74, comma 6**, punisce la condotta di contraffazione, asportazione, sostituzione, alterazione, cancellazione o illeggibilità dei medesimi dati identificativi con la sanzione **da 2.728 a 10.913 euro**. La disciplina vigente sanziona quindi direttamente la condotta di alterazione, mentre lo schema prende in considerazione la **circolazione con il veicolo recante dati identificativi alterati**.

Con riferimento al **comma 2**, la Tabella 1 prevede, per i **cicli a propulsione**, la sanzione **da 500 a 2.000 euro** per la fattispecie descritta come alterazione, manomissione o uso del contrassegno. Per la circolazione con veicoli dotati di **targhe, targhe prova o contrassegni alterati, manomessi o non riferiti al**

veicolo è invece prevista la sanzione **da 2.000 a 8.000 euro**, con **divieto di marcia per novanta giorni** e **confisca della targa**.

Nel codice vigente, per gli **autoveicoli, motoveicoli e rimorchi**, l'articolo 100, comma 12, punisce la circolazione con **targa non propria o contraffatta** con la sanzione **da 2.046 a 8.186 euro**; per i **ciclomotori**, l'articolo 97, comma 9, punisce la circolazione con **targa non propria** con la sanzione **da 1.871 a 7.488 euro**. Le condotte di fabbricazione o commercializzazione abusiva delle targhe, presenti nella disciplina vigente, sono invece ricondotte nello schema all'**articolo 112, comma 6**.

Al riguardo, si segnala un possibile **difetto di coordinamento tra il comma 2 dell'articolo 89 e la Tabella 1**. Il comma 2 vieta infatti di **circolare** con veicoli dotati di targhe, targhe prova o contrassegni alterati, manomessi o non riferiti al veicolo, mentre la Tabella individua, per i cicli a propulsione, anche una distinta fattispecie riferita all'«**alterare, manomettere ovvero usare contrassegno**». Poiché, ai sensi dell'articolo 121, comma 1, la descrizione contenuta nella Tabella non può essere utilizzata per individuare il comportamento sanzionato,

Per la violazione del **comma 3**, relativa alla collocazione sulle targhe, sulle targhe prova o sui contrassegni di adesivi, stemmi o altri elementi che limitino la visibilità della sequenza alfanumerica, è prevista la sanzione **da 25 a 100 euro**, con **divieto di marcia a tempo indeterminato** e senza decurtazione di punti. Il divieto cessa, ai sensi dell'Allegato III.1, a seguito della rimozione degli elementi che limitano la visibilità. Nel codice vigente, l'**articolo 100, comma 10**, vieta l'apposizione su autoveicoli, motoveicoli e rimorchi di iscrizioni, distintivi o sigle idonei a creare equivoco nell'identificazione del veicolo; la relativa violazione è punita, ai sensi del comma 13, con la sanzione **da 26 a 102 euro**.

Per la violazione del **comma 4**, relativa alla circolazione con targa o contrassegno identificativo non prodotti dallo Stato italiano, è prevista, per i **cicli a propulsione**, la sanzione **da 170 a 680 euro**, con **confisca del contrassegno**, e, per gli **altri veicoli**, la sanzione **da 400 a 1.200 euro**, con **confisca della targa**. Per tale fattispecie non è individuabile nel codice vigente una disposizione direttamente corrispondente.

L'articolo 89 è richiamato dall'**articolo 77, comma 6**, dello schema, che vieta, **fuori dei casi previsti dall'articolo 89**, la circolazione con veicoli recanti targhe in tutto o in parte non visibili o la cui sequenza alfanumerica non sia correttamente intellegibile. È inoltre richiamato dall'**articolo 123, comma 4, lettera *c)***, che prevede l'aumento della metà della sanzione amministrativa pecuniaria quando la violazione è commessa con un veicolo senza targa ovvero con targa contraffatta, manomessa o alterata, **fuori dai casi di cui all'articolo 89**.

Si segnala, inoltre, che il **comma 4 dell'articolo 89**, nel vietare la circolazione con targhe o contrassegni identificativi non prodotti dallo Stato italiano, non richiama tra le eccezioni l'**articolo 77, comma 7**, che consente, per i motoveicoli partecipanti a competizioni motoristiche fuori

strada che prevedono trasferimenti su strada, l'utilizzo, alle condizioni ivi previste, di una **targa sostitutiva costituita da un pannello autocostruito**.

L'**articolo 90** (*Circolazione con documenti di circolazione e di guida provvisori alterati, manomessi o contraffatti*) **vieta**, al di fuori dei casi di cui all'articolo 227, di circolare con la **ricevuta** o l'**estratto** dei documenti di circolazione o di guida, ovvero con qualsiasi altro **documento provvisorio**, rilasciato dai competenti Uffici della Motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ovvero dagli STA (Sportelli telematici dell'automobilista), che siano stati **falsificati, manomessi ovvero alterati**.

Il testo a fronte individua quale disposizione vigente di riferimento l'**articolo 92 del codice della strada**, precisando che la disciplina è stata riformulata al fine di introdurre un **espresso divieto di utilizzo di ricevute, estratti e documenti provvisori falsificati, manomessi o alterati**.

L'articolo 92 del codice vigente disciplina infatti l'**estratto sostitutivo** dei documenti consegnati agli uffici che ne hanno curato il rilascio, valido per un massimo di sessanta giorni, e la **ricevuta** rilasciata dalle imprese di consulenza ai sensi dell'articolo 7, comma 1, della legge n. 264 del 1991, che sostituisce temporaneamente il documento originale. Lo stesso articolo sanziona inoltre il rilascio abusivo della ricevuta e le irregolarità relative al suo rilascio.

Nello schema, la disciplina relativa alla **ricevuta e all'estratto sostitutivi** è contenuta nell'**articolo 227**, che prevede, rispettivamente, una durata massima di sessanta giorni per l'estratto e di trenta giorni per la ricevuta rilasciata dalle imprese di consulenza. Il **divieto di rilascio abusivo** della ricevuta, dell'estratto o di altro documento provvisorio è invece previsto dall'**articolo 113, comma 1**.

La **Tabella 1** di cui all'articolo 121 punisce la violazione dell'articolo 90 con la sanzione amministrativa pecuniaria **da 80 a 320 euro**, senza sanzioni amministrative accessorie, e con la **decurtazione di due punti dalla patente**.

L'**articolo 91** (*Denuncia in caso di smarrimento, sottrazione, deterioramento delle targhe, dei documenti di circolazione e di guida*) disciplina gli **obblighi di denuncia** e i successivi adempimenti in caso di perdita delle targhe, dei contrassegni e dei documenti di circolazione o di guida.

Ai sensi del **comma 1**, il proprietario del veicolo deve denunciare agli organi di polizia, **entro quarantotto ore**, lo smarrimento, la sottrazione o la distruzione della targa e del contrassegno per i veicoli di cui all'articolo 77, nonché della targa prova di cui all'articolo 251. Il **comma 2** estende il

medesimo obbligo all'intestatario nei casi di sottrazione, distruzione o smarrimento dei **documenti di circolazione o di guida rilasciati in formato cartaceo**.

Il **comma 3** prevede che, trascorsi **quindici giorni** dalla presentazione della denuncia senza che le targhe o i documenti siano stati rinvenuti, l'interessato richieda, ove necessario ai fini della circolazione, una **nuova immatricolazione** del veicolo o il **rilascio di un nuovo documento**.

Si segnala che il **comma 3** fa riferimento alle «targhe o al **certificato di cui al comma 1**», mentre il comma 1 non menziona alcun certificato.

Il **comma 4** consente, nelle more di tali adempimenti e nei casi di cui al comma 1, la circolazione del veicolo previa apposizione, a cura dell'intestatario, di un **pannello a fondo bianco** recante le indicazioni della targa o del contrassegno originari, con posizione, dimensioni e caratteri di iscrizione corrispondenti. È inoltre previsto che il pannello non visibile o non correttamente composto **si considera come mancanza di targa**.

Il **comma 5** estende l'**obbligo di denuncia** al **titolare della targa prova** nei casi di smarrimento, sottrazione o distruzione dell'autorizzazione alla circolazione di prova o della relativa targa; in tali ipotesi non si applica la facoltà di circolare con il pannello sostitutivo.

Il testo a fronte richiama, quali principali disposizioni vigenti di riferimento, gli articoli 97, comma 13, e 102 del codice della strada, l'articolo 2 del d.P.R. n. 105 del 20000, relativo allo smarrimento della carta di circolazione, l'articolo 2 del d.P.R. n. 104 del 2000, relativo allo smarrimento della patente, e l'articolo 3 del d.P.R. n. 474 del 2001, relativo allo smarrimento dell'autorizzazione o della targa di prova.

Rispetto alla disciplina vigente, lo schema riunisce in un'unica disposizione fattispecie oggi distribuite tra il codice della strada e la normativa regolamentare, estende la disciplina ai **contrassegni**, limita l'obbligo di denuncia relativo ai documenti a quelli rilasciati in **formato cartaceo** e stabilisce un termine di **quindici giorni** per la richiesta della nuova immatricolazione o del nuovo documento. Per i ciclomotori, l'articolo 97, comma 13, del codice vigente prevede invece che il duplicato del certificato di circolazione sia richiesto entro **tre giorni** dalla denuncia.

Per quanto riguarda le **sanzioni**, la Tabella 1 prevede, per ciascuna delle violazioni dei **commi 1, 2, 3 e 5**, la sanzione amministrativa pecuniaria **da 80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti.

Nel codice vigente, l'**articolo 97, comma 13**, punisce con la sanzione amministrativa pecuniaria **da 79 a 316 euro** l'intestatario che, in caso di smarrimento, sottrazione o distruzione del certificato di circolazione o della targa

del ciclomotore, non effettui la denuncia entro quarantotto ore; la stessa sanzione si applica a chi non richieda il duplicato del certificato di circolazione entro tre giorni dalla denuncia.

Si rileva, infine, che, nonostante il riferimento al **deterioramento** contenuto nella rubrica dell'articolo, i commi 1, 2 e 5 disciplinano espressamente soltanto i casi di smarrimento, sottrazione e distruzione.

L'**articolo 92** (*Divieto di circolazione con veicoli intestati fittiziamente*) vieta, al **comma 1**, di circolare con veicoli il cui documento di circolazione o certificato di circolazione sia stato richiesto o rilasciato in una delle situazioni di cui all'articolo 240, comma 1, vale a dire in presenza di **intestazioni o cointestazioni simulate** o volte a eludere o a pregiudicare l'accertamento del responsabile della circolazione. Il medesimo divieto si applica al **proprietario dissimulato** e a chiunque abbia la **materiale disponibilità** del veicolo.

Si ricorda che per **documento di circolazione** si intende la documentazione ufficiale rilasciata dalle autorità competenti che contiene i dati identificativi e le caratteristiche tecniche del veicolo, nonché le informazioni relative alla sua intestazione e alla circolazione su strada. Rientrano in tale definizione la **carta di circolazione**, disciplinata dall'articolo 93 del codice della strada, e il **Documento Unico di Circolazione e di Proprietà**, previsto dal decreto legislativo n. 98 del 2017. Per i ciclomotori, il documento di riferimento è il **certificato di circolazione**, disciplinato dall'articolo 97 del Codice della strada, che riporta i dati identificativi e costruttivi del mezzo, nonché quelli della targa e dell'intestatario.

Ai sensi del **comma 2**, in tali ipotesi il veicolo è **cancellato d'ufficio dal Pubblico Registro Automobilistico (PRA) e dall'Archivio nazionale dei veicoli**, su richiesta degli organi di polizia stradale che hanno accertato la violazione, quando l'accertamento è divenuto definitivo; è inoltre vietato circolare con i veicoli cancellati d'ufficio.

Il **comma 3**, di nuova introduzione, introduce una **presunzione di intestazione fittizia**, stabilendo che si considerano intestati fittiziamente anche i veicoli per i quali l'intestatario non dimostri la **legittimità della disponibilità**.

A tal fine, l'organo di polizia stradale che ha accertato, in un periodo di **cinque anni**, almeno **due violazioni**, commesse con uno o più veicoli intestati a una persona fisica proprietaria di **più di venti veicoli**, per le quali non è intervenuto il pagamento in misura ridotta ovvero la notifica non si è perfezionata per irreperibilità del destinatario, **invita l'intestatario a presentarsi** presso un ufficio di polizia per dimostrare la legittima

disponibilità dei veicoli; in caso di inottemperanza, l'invito è reiterato a distanza di novanta giorni.

La **cancellazione** è disposta per i veicoli per i quali l'interessato non dimostri, **con qualsiasi mezzo**, anche con riferimento alla propria situazione patrimoniale, **la legittimità della disponibilità**, ovvero quando non si presenti a seguito di uno degli inviti previsti dalla disposizione.

Secondo la relazione tecnica, la presunzione è introdotta nei casi caratterizzati da elementi oggettivi di anomalia, al fine di rendere più efficace l'attività di accertamento dei reali utilizzatori dei veicoli e di garantire l'effettività dell'attività di controllo e di riscossione delle sanzioni.

La disciplina vigente di riferimento è contenuta nell'articolo 94-*bis* del codice, introdotto dall'articolo 12 della legge n. 120 del 2010, che vieta il rilascio dei documenti di circolazione in presenza di intestazioni simulate o comunque volte a eludere o pregiudicare l'accertamento del responsabile della circolazione. Lo stesso articolo sanziona chi richiede o ottiene il rilascio dei documenti in violazione del divieto, nonché chi abbia la materiale disponibilità del veicolo e il proprietario dissimulato, e prevede la cancellazione d'ufficio del veicolo dal PRA e dall'Archivio nazionale dei veicoli; in caso di circolazione successiva alla cancellazione, il comma 3 rinvia alle sanzioni previste dall'articolo 93, comma 7.

Nello schema, la disciplina viene ripartita tra l'**articolo 240**, che vieta il rilascio dei documenti di circolazione in presenza di intestazioni simulate, e l'**articolo 92**, che disciplina il divieto di circolazione e la cancellazione del veicolo, introducendo inoltre, al comma 3, la nuova presunzione connessa alla titolarità di un elevato numero di veicoli e all'accertamento reiterato di violazioni.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1** prevede, per la violazione del **comma 1**, la sanzione amministrativa pecuniaria da **500 a 2.000 euro**, il **divieto di marcia a tempo indeterminato** e nessuna decurtazione di punti. Ai sensi dell'articolo 1, lettera *t)*, dell'Allegato III.1, il divieto di marcia cessa a seguito della cancellazione prevista dal comma 2.

Per la circolazione con un veicolo già cancellato d'ufficio, vietata dal **comma 2, terzo periodo**, è prevista la sanzione amministrativa pecuniaria da **500 a 2.000 euro**, accompagnata dalla **confisca del veicolo**, senza decurtazione di punti.

Nel codice vigente, l'**articolo 94-*bis*, comma 2**, punisce la richiesta o il rilascio dei documenti di circolazione in violazione del divieto con la sanzione amministrativa pecuniaria da **543 a 2.170 euro**, applicabile anche a chi abbia la materiale disponibilità del veicolo e al proprietario dissimulato. In caso di circolazione dopo la cancellazione, il successivo comma 3 rinvia invece alle sanzioni previste dall'**articolo 93, comma 7**, che comportano una sanzione amministrativa pecuniaria da **430 a 1.731 euro** e la **confisca del veicolo**.

La violazione di cui all'**articolo 92, comma 2**, è inoltre compresa tra quelle suscettibili di **accertamento mediante rilevamento a distanza**, ai sensi dell'articolo 139, comma 1, lettera *r)*.

L'**articolo 93** (*Obblighi relativi al possesso dei documenti durante la circolazione*) disciplina il possesso e l'esibizione della documentazione richiesta ai fini della circolazione.

Il **comma 1** stabilisce che, al di fuori dei casi in cui le informazioni relative all'esistenza e alla validità della documentazione siano registrate in **banche dati o archivi pubblici**, o gestiti da amministrazioni dello Stato, accessibili agli organi di polizia stradale, il conducente può circolare con veicoli a motore solo se è in possesso e, a richiesta degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27 o degli **ausiliari di polizia stradale** di cui all'articolo 28, commi 3 e 4, esibisce:

- i **documenti di circolazione** richiesti in relazione al tipo di veicolo; per i rimorchi e semirimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i veicoli adibiti a servizio pubblico di trasporto di persone e per quelli adibiti a locazione senza conducente o con facoltà di acquisto in *leasing*, la carta di circolazione può essere sostituita da fotocopia autenticata dal proprietario e da lui sottoscritta (lettera *a)*);
- i documenti di **guida** e di **qualificazione professionale**, quando richiesti (lettera *b)*);
- l'**autorizzazione per l'esercitazione alla guida**, in luogo della patente, nonché un documento personale di riconoscimento (lettera *c)*);
- il **certificato di assicurazione obbligatoria** o documento equipollente per veicoli immatricolati all'estero, quando richiesto (lettera *d)*);
- l'**autorizzazione** o la **licenza**, quando il veicolo è impiegato in uno degli usi previsti dal Titolo VIII, quindi attività di trasporto di cose o persone, o da leggi speciali (lettera *e)*);
- l'**autorizzazione per gli usi indicati**, se il veicolo è adibito ad uso diverso da quello risultante dai documenti di circolazione ovvero è in circolazione di prova (lettera *f)*);
- per i veicoli adibiti al **trasporto commerciale di cose o di persone**, i documenti richiesti da leggi speciali, salvo che l'obbligo di esibizione non sia previsto dalle medesime leggi speciali (lettera *g*));
- le **autorizzazioni per la circolazione dei veicoli eccezionali** o impegnati in un trasporto eccezionale ai sensi dell'articolo 109 dello schema (lettera *h)*);
- le **altre autorizzazioni** richieste dal codice per la circolazione in particolari situazioni o condizioni ovvero in deroga a divieti, il **foglio di via** di cui all'articolo 80 e il **permesso provvisorio di circolazione o di guida** di cui all'articolo 187 (lettera *i)*);
- il **contratto di locazione** per autovetture di categoria internazionale M1 oggetto di locazione (lettera *l)*).

Si segnala, con riferimento alla lettera *i)*, che l'**articolo 187, comma 7**, disciplina esclusivamente il **permesso provvisorio di guida** rilasciato nelle more degli accertamenti per il rinnovo della patente e non anche un permesso provvisorio di circolazione.

Il **comma 2** dispone che, durante le esercitazioni di guida, chi svolge le funzioni di **istruttore** abbia con sé la patente prescritta e, se si tratta di istruttore di scuola guida, anche l'attestato di qualifica professionale.

Il **comma 3**, di nuova introduzione secondo il testo a fronte, precisa che i documenti richiesti dal comma 1 possono essere esibiti in **formato cartaceo o digitale**, nel rispetto dei requisiti previsti dal capo II del Codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo n. 82 del 2005, e delle relative linee guida.

Il **comma 4** prevede che, in occasione dell'accertamento della violazione, gli organi di polizia stradale o gli ausiliari possano **imporre l'esibizione dei documenti entro il termine indicato nel verbale** di contestazione; le modalità di adempimento sono disciplinate con **provvedimento del Ministero dell'interno**.

Ai sensi del **comma 5**, se il conducente, il proprietario o altro obbligato in solido non ottemperino all'invito entro tale termine senza giustificato e documentato motivo, è sempre disposta l'applicazione della **sanzione prevista per la mancanza del documento** da presentare, con decorrenza dei termini per la notificazione dal giorno successivo a quello stabilito per l'esibizione.

La disposizione vigente di principale riferimento è l'articolo 180 del codice. Rispetto alla disciplina vigente, lo schema mantiene gran parte degli obblighi documentali, ma prevede già al comma 1 l'esclusione dell'obbligo di possesso ed esibizione quando l'esistenza e la validità della documentazione risultino da banche dati accessibili agli organi di polizia; l'articolo 180, comma 8, vigente prevede invece tale esclusione con specifico riferimento all'invito a presentarsi per esibire i documenti, salvo il caso in cui l'accesso alle banche dati non sia tecnicamente possibile al momento della contestazione.

Secondo il testo a fronte, costituiscono elementi di nuova introduzione, tra l'altro, la **lettera *g)***, relativa ai documenti previsti da leggi speciali per il trasporto commerciale di cose o persone, le **lettere i) e l)**, nonché il **comma 3**, relativo all'esibizione dei documenti in formato digitale. Per la lettera *h)*, relativa alle autorizzazioni per i trasporti eccezionali, il testo a fronte richiama invece l'**articolo 10, comma 20, del codice vigente**.

In base alla **Tabella 1**, la violazione degli obblighi di cui al comma 1, lettere da *a)* a *g)* e *l)*, e al comma 2 è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria **da 40 a 160 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti; per le lettere *h)* e *i)* del comma 1 alla medesima sanzione si aggiunge l'**immobilizzazione del veicolo**, che cessa a seguito dell'esibizione della documentazione mancante (Allegato III.1, articolo 2, comma 1, lettera *l)*). La violazione dell'obbligo di esibire i documenti entro il termine indicato nel verbale è punita con la sanzione **da 400 a 1.600 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti. A tale sanzione si aggiunge, ai sensi del comma 5, quella prevista per la **mancanza del documento** che avrebbe dovuto essere esibito.

Nel **codice vigente**, l'**articolo 180, comma 7**, punisce la violazione degli obblighi di possesso documentale con la sanzione amministrativa pecuniaria **da 42 a 173 euro**, ridotta **da 26 a 102 euro per i ciclomotori**. Il **comma 8** punisce invece l'inottemperanza, senza giustificato motivo, all'invito dell'autorità a fornire informazioni o a esibire documenti con la sanzione **da 430 a 1.731 euro**, alla quale si aggiunge la sanzione prevista per la mancanza del documento da presentare. Per le autorizzazioni relative ai **veicoli eccezionali e ai trasporti in condizioni di eccezionalità**, l'**articolo 10, comma 20**, del codice vigente punisce chi, pur avendo ottenuto l'autorizzazione, circoli senza averla con sé con la sanzione amministrativa pecuniaria **da 42 a 173 euro**; il viaggio può proseguire solo dopo l'esibizione dell'autorizzazione.

L'**articolo 94** (*Circolazione dei veicoli d'epoca e dei veicoli di interesse storico e collezionistico*) dispone, al **comma 1**, che i **veicoli d'epoca** possono circolare solo se muniti dell'**autorizzazione** di cui all'articolo 218, comma 3, e nel rispetto delle prescrizioni in essa contenute.

Ai sensi dell'**articolo 218, comma 3**, la circolazione dei veicoli d'epoca può essere consentita soltanto in occasione di **manifestazioni o raduni autorizzati**, limitatamente alle località e agli itinerari interessati. Ove previsto dalla normativa vigente, la circolazione è subordinata al rilascio di una specifica autorizzazione da parte del competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella quale sono indicati il periodo di validità, i percorsi autorizzati e la velocità massima consentita. Il medesimo comma prevede inoltre la comunicazione dei trasferimenti di proprietà o delle perdite di possesso ai fini dell'aggiornamento dell'ENVE.

Per maggiori approfondimenti, si rimanda alla scheda relativa al titolo VI, Capo V.

Il **comma 2** stabilisce che i **veicoli di interesse storico e collezionistico** possono circolare nel rispetto dei requisiti previsti dall'articolo 218, comma 5, vale a dire dei requisiti stabiliti per tali veicoli dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. In caso di mancanza o alterazione dei dispositivi di equipaggiamento ovvero di modifiche alle caratteristiche costruttive o

funzionali, si applicano le disposizioni previste dal codice per la **categoria di appartenenza del veicolo**.

La disciplina vigente di riferimento è recata dall'articolo 60, commi 3, 5 e 6 del codice. In particolare, il comma 3 consente la circolazione dei veicoli d'epoca soltanto in occasione di manifestazioni o raduni autorizzati e previa specifica autorizzazione; il comma 5 consente la circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico purché posseggano i requisiti stabiliti dal regolamento. Il secondo periodo del comma 2 dell'articolo 94 dello schema, relativo all'applicazione della disciplina ordinaria in caso di mancanza o alterazione dei dispositivi di equipaggiamento o di modifiche delle caratteristiche del veicolo, non trova invece corrispondenza nell'articolo 60 vigente.

In base alla **Tabella 1**, la violazione del **comma 1** e quella del **comma 2** sono entrambe punite con la sanzione amministrativa pecuniaria **da 80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti.

Nel codice vigente, l'**articolo 60, comma 6**, punisce con la sanzione amministrativa pecuniaria **da 87 a 344 euro, se si tratta di autoveicoli, e da 42 a 173 euro, se si tratta di motoveicoli**, sia la circolazione con **veicoli d'epoca senza l'autorizzazione prevista dal comma 3**, sia la circolazione con **veicoli di interesse storico o collezionistico sprovvisti dei requisiti previsti dal regolamento**.

Lo schema sostituisce quindi alla differenziazione sanzionatoria vigente tra autoveicoli e motoveicoli un'unica fascia edittale, **da 80 a 320 euro**, applicabile alle violazioni di entrambi i commi dell'articolo 94.

CAPO VIII – REGOLE RELATIVE AI TITOLI ABILITATIVI

Articoli 95-100
(Regole relative ai titoli abilitativi)

Gli **articoli da 95** a **100** (Capo VIII del Titolo II) recano le **regole di comportamento relative ai titoli abilitativi** alla guida.
In particolare, l'**articolo 95** disciplina i **requisiti per la guida** di veicoli e la conduzione di animali, l'obbligo di possesso della **patente** e degli altri titoli e il divieto di **affidamento del veicolo** a persona priva dei requisiti; l'**articolo 96** disciplina le **esercitazioni di guida** e la **guida accompagnata**; l'**articolo 97** reca le **limitazioni per i neopatentati** e l'obbligo di rispettare i **codici di limitazione** indicati sulla patente; l'**articolo 98** disciplina la circolazione con **patenti rilasciate da altri Stati**; l'**articolo 99** la circolazione con **patenti di servizio**; l'**articolo 100** estende ai titolari di patente la facoltà di eleggere un **domicilio digitale**.

Il **Capo VIII** (articoli da 95 a 100) del Titolo II reca le **regole relative ai titoli abilitativi** e disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, i requisiti per la **guida dei veicoli** e la conduzione di **animali**, le **esercitazioni di guida**, le limitazioni d'uso e di validità della patente, la circolazione con patenti rilasciate da **Stati esteri** o con patenti speciali o di servizio, nonché il **domicilio digitale** dei titolari di patente.

Secondo la relazione illustrativa, il Capo trasferisce nel Titolo II gli aspetti comportamentali della disciplina della guida oggi collocati nel Titolo IV del codice vigente, ponendo in primo piano il **comportamento doveroso del conducente e di chi affida il veicolo**, mentre la disciplina amministrativa relativa al rilascio dei titoli abilitativi è ricondotta al Titolo V dello schema. Le sanzioni sono individuate nella **Tabella 1** di cui all'articolo 121; le sanzioni accessorie previste dalla disciplina vigente sono ricondotte, nello schema, alle categorie generali del **divieto di guida**, riferito al conducente, e del **divieto di marcia**, riferito al veicolo.

Sotto il **profilo finanziario**, la relazione tecnica riconduce le attività amministrative, istruttorie, certificative e di controllo alle funzioni già esercitate dalle amministrazioni competenti, senza prevedere nuovi organismi, incrementi delle dotazioni organiche o nuove autorizzazioni di spesa; i costi relativi ai titoli, ai duplicati, alle certificazioni e ai dispositivi prescritti restano a carico degli interessati.

Con riferimento ai **principi e criteri direttivi di cui all'articolo 35 della legge n. 177 del 2024**, per il presente Capo vengono in rilievo, in particolare, quelli di cui al **comma 3, lettera *aa)***, relativo alla razionalizzazione della disciplina dei titoli abilitativi alla guida, con semplificazione delle procedure e coordinamento delle competenze; alla **lettera *e)***, relativa alla revisione delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio secondo principi di effettività, ragionevolezza, proporzionalità, dissuasività e non discriminazione; e alla **lettera *f)***, concernente la revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie e l'individuazione delle misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida.

L'**articolo 95** (*Requisiti per la guida di veicoli e conduzione di animali*) stabilisce, al **comma 1**, che chi guida veicoli o conduce animali, fatte salve le disposizioni speciali in materia di qualificazione professionale del conducente, è soggetto al rispetto dei **requisiti fisici, psichici e di età** di cui al **Titolo V** dello schema e, fermo restando quanto previsto dagli articoli 71 (uso di alcol durante la guida) e 170 (guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto stupefacenti), non può trovarsi, **neanche in via transitoria**, in condizioni incompatibili con tali requisiti; chi guida veicoli a motore non può aver superato l'età indicata nel Titolo V.

La disposizione riprende, in particolare, l'**articolo 115, commi 1 e 2, del codice vigente**, ai sensi del quale chi guida veicoli o conduce animali deve possedere i requisiti fisici e psichici e avere l'età prescritta, mentre per la guida di veicoli a motore sono previsti specifici limiti massimi di età. Il comma 3 del medesimo articolo 115 punisce chi guida o conduce animali senza trovarsi nelle condizioni richieste con la sanzione amministrativa pecuniaria **da 87 a 344 euro**; per determinate categorie di veicoli e per quelli per la cui guida è richiesta la carta di qualificazione del conducente, la sanzione è **da 158 a 638 euro**.

In base alla **Tabella 1**, la violazione del **comma 1** è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria **da 80 a 320 euro** e con il **divieto di guida per quindici giorni**. Nei casi di guida di veicoli che richiedono abilitazioni professionali, la sanzione è **da 150 a 600 euro** ed è previsto il **divieto di marcia per quindici giorni**.

Il **comma 2** precisa che i requisiti relativi alla patente e agli altri titoli di qualificazione professionale richiesti per la guida sono soddisfatti quando il titolo è **in corso di validità**.

La disposizione riordina il precetto attualmente recato dall'articolo 126, comma 11, del codice vigente, che punisce la guida con patente o altra abilitazione professionale scaduta con la sanzione amministrativa pecuniaria **da 158 a 638 euro** e con il **ritiro** del documento nei casi previsti dalla disposizione. Per il titolare di patente italiana che, nell'esercizio dell'attività professionale di autotrasporto, guidi con la qualificazione professionale scaduta, il medesimo comma rinvia invece alle sanzioni dell'articolo 216, comma 6. Quest'ultimo

prevede la sanzione amministrativa pecuniaria **da 2.046 a 8.186 euro**, il fermo amministrativo del veicolo per tre mesi e, in caso di reiterazione, la confisca amministrativa.

Nello schema, la violazione del comma 2 è punita con la sanzione **da 150 a 600 euro** e con il **divieto di guida a tempo indeterminato**, che, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettera *a)*, dell'Allegato III.2, cessa a seguito della conferma di validità della patente o dell'altro titolo di qualificazione professionale.

Il **comma 3** vieta di guidare ciclomotori, motocicli, tricicli, quadricicli, autoveicoli e filoveicoli **senza aver conseguito la patente** richiesta da convenzioni internazionali in vigore per l'Italia o dalle disposizioni europee vigenti per ciascuna categoria di veicolo. Il **divieto** si applica anche in caso di **revoca** o **mancato rinnovo** della patente per mancanza dei requisiti fisici e psichici ovvero in costanza di **divieto di guida permanente**. È inoltre **considerato privo di patente**, fermo restando quanto previsto dal codice penale, chi abbia conseguito il titolo **fraudolentemente**.

La disposizione riordina fattispecie oggi disciplinate, in particolare, dagli **articoli 116 e 118** del codice vigente; costituisce invece elemento nuovo l'espressa equiparazione alla mancanza della patente del conseguimento fraudolento del titolo.

A legislazione vigente, la guida senza aver conseguito la patente, ovvero con patente revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti fisici e psichici, nella fattispecie non reiterata, è stata trasformata in illecito amministrativo dal **decreto legislativo n. 8 del 2016**; resta penalmente rilevante la reiterazione nel biennio. L'articolo 1 del decreto legislativo n. 8 del 2016 dispone infatti la depenalizzazione delle violazioni punite con la sola pena pecuniaria, mantenendo autonome le fattispecie aggravate punite anche con pena detentiva. Ai fini della reiterazione, l'articolo 5 dello stesso decreto considera anche una precedente violazione amministrativa definitivamente accertata. La fattispecie amministrativa comporta attualmente una sanzione pecuniaria **da 5.100 a 30.599 euro**, cui consegue il **fermo amministrativo del veicolo per tre mesi**; nei casi previsti dall'articolo 116, comma 17, se il fermo o la confisca non possono essere applicati, è disposta la sospensione della patente eventualmente posseduta da tre a dodici mesi. Per la guida dei filoveicoli, l'**articolo 118, commi 12 e 14**, del codice vigente prevede invece, per chi guida senza patente e senza carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone, la sanzione **da 173 a 694 euro**, cui consegue il **fermo amministrativo del filoveicolo per sei mesi**.

La **Tabella 1** dello schema prevede, per la violazione del comma 3, la sanzione amministrativa pecuniaria **da 4.800 a 19.200 euro** e il **divieto di guida per novanta giorni**.

Si segnala tuttavia un profilo di coordinamento. La Tabella 1 qualifica la fattispecie del comma 3 come applicabile «fuori dai casi di recidiva biennale (che

si qualifica come reato)», mentre l'**articolo 169, comma 1, dello schema** configura il reato quando il conducente sia già stato sanzionato con provvedimento definitivo, ai sensi dell'articolo 95, nei **cinque anni precedenti**.

Il **comma 4** vieta la guida di macchine agricole e forestali, macchine operatrici e macchine mobili non stradali senza l'abilitazione individuata dal Titolo V, anche nelle ipotesi di revoca o mancato rinnovo della patente o di divieto di guida permanente.

La disciplina vigente di riferimento si rinviene nell'articolo124, comma 4, del codice, che per la guida di macchine agricole o operatrici senza patente rinvia all'articolo 116, commi 15 e 17. Pertanto, nella fattispecie amministrativa si applicano la sanzione pecuniaria prevista per la guida senza patente e il fermo amministrativo del veicolo per tre mesi.

Per la violazione delle disposizioni di cui al **comma 4**, **Tabella 1** dello schema in esame prevede la sanzione **da 4.800 a 19.200 euro** e il **divieto di guida per novanta giorni**. Anche in questo caso la Tabella utilizza il riferimento alla «recidiva biennale», mentre l'articolo 169 dello schema fa riferimento a un precedente accertamento definitivo nei **cinque anni precedenti**; vale pertanto la medesima esigenza di coordinamento sopra segnalata.

Il **comma 5** stabilisce che, quando previsto dalle disposizioni europee, oltre alla patente è necessario il possesso dell'idoneo **titolo di qualificazione professionale**; per i conducenti di veicoli adibiti al servizio di **noleggio con conducente** per trasporto di persone e al **servizio taxi** con autovetture è inoltre richiesto il **certificato di abilitazione professionale (CAP)** di cui all'articolo 174.

Ai sensi dell'**articolo 174**, che rimanda all'allegato V.2. dello schema, i certificati di abilitazione professionale (CAP), sono **titoli aggiuntivi alla patente di guida** richiesti per la conduzione dei veicoli adibiti al servizio di noleggio con conducente per il trasporto di persone e al servizio taxi con autovetture. Si distinguono in certificati di tipo:

- **KA**, per i veicoli che richiedono la patente di categoria A1, A2 o A, e di tipo **KB**, per quelli che richiedono la patente di categoria B1 o B;
- il certificato KB comprende anche l'abilitazione professionale del KA, ferma restando la necessità di possedere la patente idonea al veicolo condotto.

I conducenti devono avere almeno ventuno anni e, ai fini del conseguimento del CAP, è richiesta anche l'attestazione di frequenza con profitto di un corso di formazione di primo soccorso. Le persone con disabilità in possesso delle corrispondenti patenti speciali possono conseguire i CAP KA e KB previa verifica dell'idoneità fisica e psichica da parte della commissione medica locale.

La disposizione trova corrispondenza nella disciplina recata dall'**articolo 116 del codice vigente**: in particolare, i commi 8 e 9 disciplinano i certificati di abilitazione professionale KA e KB, il comma 11 la carta di qualificazione del conducente e il comma 12 gli ulteriori titoli professionali richiesti dagli accordi internazionali.

A legislazione vigente, chi guida un veicolo pur essendo munito di patente ma senza l'ulteriore abilitazione professionale prescritta è soggetto, ai sensi dell'**articolo 116, commi 16 e 18**, alla sanzione amministrativa pecuniaria **da 408 a 1.634 euro** e al **fermo amministrativo del veicolo per sessanta giorni**.

Nello schema, la violazione del comma 5 è punita con la sanzione **da 400 a 1.600 euro** e con il **divieto di guida per trenta giorni**.

Il **comma 6** stabilisce che il titolare di patente può guidare soltanto i veicoli per i quali l'abilitazione è stata rilasciata o è comunque valida.

Il **comma 7** prevede inoltre che, fermo quanto disposto dal comma 3, per la guida di **filoveicoli** sia richiesto il possesso di tutti i documenti indicati dall'articolo 176. Quest'ultimo richiede la patente prevista per gli autoveicoli, la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone e il certificato di idoneità rilasciato da ANSFISA (per maggiori dettagli, si rimanda alla scheda relativa al **titolo V, Capo I**).

Per la violazione del comma 6, la **Tabella 1** prevede la sanzione **da 1.000 a 4.000 euro** e il **divieto di guida per sessanta giorni** quando la violazione riguarda lo stesso gruppo di patente unionale o la stessa categoria di patente extra-UE; se riguarda gruppi o categorie differenti, la sanzione è **da 4.800 a 19.200 euro**, con **divieto di guida per novanta giorni**. Per il comma 7 è prevista la sanzione **da 80 a 320 euro** e il **divieto di guida per sessanta giorni**.

Nel codice vigente, l'**articolo 116, comma 15-*bis***, sanziona con una somma **da 1.021 a 4.084 euro** e con la sospensione della patente da quattro a otto mesi la guida, nei casi espressamente indicati dalla disposizione, di veicoli appartenenti a categorie superiori rispetto a quella posseduta. Negli altri casi di mancanza della corrispondente patente trovano applicazione le disposizioni dell'articolo 116, commi 15 e 17. Per i filoveicoli, l'articolo 118 distingue invece la mancanza della patente o della CQC, punita con la sanzione **da 173 a 694 euro**, dalla mancanza del solo certificato di idoneità, punita con la sanzione **da 87 a 344 euro**; a entrambe le fattispecie consegue il fermo amministrativo del filoveicolo per sei mesi.

Con riferimento al **comma 7**, si segnala che il precetto richiede il possesso dei documenti di cui all'**articolo 176**, mentre la corrispondente voce della **Tabella 1** individua la violazione con specifico riferimento al **certificato di idoneità**.

Poiché la mancanza della **patente di guida** e della **qualificazione professionale** è già disciplinata, rispettivamente, dai commi 3 e 5 dell'articolo 95,

Il **comma 8** vieta a chiunque abbia, a qualsiasi titolo, la materiale disponibilità di un veicolo o di un animale di **affidarlo** o consentirne la guida o la conduzione a persona priva dei requisiti fisici, psichici o di età (**lettera *a***), della patente necessaria o della corretta categoria (**lettera *b***), ovvero del titolo professionale o dell'abilitazione richiesta (**lettera *c***).

La disposizione riprende e riordina fattispecie oggi previste dagli articoli **115, comma 5, 116, comma 14, e 118, comma 11**.

In particolare, per l'affidamento di veicoli o animali a persona priva dei requisiti di cui all'articolo 115, la disciplina vigente prevede la sanzione **da 42 a 173 euro per i veicoli** e **da 26 a 102 euro per gli animali**, con fermo amministrativo per trenta giorni quando la violazione è commessa con veicoli a motore. Per l'affidamento di un veicolo a persona priva della patente o dell'abilitazione prescritta, l'articolo 116, comma 14, prevede invece la sanzione **da 397 a 1.592 euro**. Per i filoveicoli, l'articolo 118, commi 11 e 14, prevede la sanzione **da 173 a 694 euro** e il fermo amministrativo per sei mesi.

Nello schema, la violazione del **comma 8, lettera *a)*** è punita con la sanzione **da 40 a 160 euro** e, se si tratta di veicolo a motore, con il **divieto di marcia per trenta giorni**; le violazioni delle **lettere *b)* e *c)*** sono punite con la sanzione **da 400 a 1.600 euro** e con il **divieto di marcia per trenta giorni**.

Il **comma 9**, infine, impone al titolare di richiedere il **duplicato della patente** quando, a seguito dell'accertamento dei requisiti fisici e psichici, siano disposte la riduzione della validità, prescrizioni relative ad adattamenti del veicolo, limitazioni alla guida o altre misure incidenti sulla categoria abilitata.

La disposizione trova riscontro nell'**articolo 119, comma 5**, del codice vigente, che prevede la comunicazione alla Motorizzazione delle riduzioni di validità, delle limitazioni e degli adattamenti ai fini del rilascio del duplicato, nonché negli articoli 126, commi 8 e 10-*bis*, relativi al rinnovo e al declassamento della patente. Tali disposizioni non prevedono tuttavia un'autonoma sanzione pecuniaria per la sola omissione della richiesta del duplicato.

Nello schema, la violazione del **comma 9** è invece autonomamente punita con la sanzione **da 40 a 160 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti.

Si ricorda, infine, che l'**articolo 169 dello schema** punisce con l'arresto fino a un anno la guida senza la corrispondente patente, con patente revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti fisici e psichici, ovvero in costanza di divieto di guida permanente, quando il conducente sia già stato sanzionato definitivamente, nei **cinque anni precedenti**, ai sensi dell'articolo 95. All'accertamento del reato consegue il divieto di guida da

quattro a otto mesi; con la condanna è disposta la confisca del veicolo, salvo che appartenga a persona estranea al reato, e, quando la confisca non sia possibile, il divieto di guida è stabilito da cinque a dodici mesi.

A legislazione vigente, l'articolo 116, comma 15, mantiene invece la rilevanza penale della guida senza patente in caso di **reiterazione nel biennio**, con arresto fino a un anno, mentre il comma 17 disciplina le conseguenti misure sul veicolo.

L'**articolo 96** (*Esercitazioni di guida e guida accompagnata*) consente, al **comma 1**, in deroga a quanto previsto dall'articolo 95, di **esercitarsi alla guida di veicoli o filoveicoli senza la patente** o gli altri titoli di qualificazione professionale richiesti dal codice:

- nelle ipotesi di cui all'articolo 178, per i soggetti che **richiedono il conseguimento** della patente o di altro titolo abilitativo **ovvero l'estensione** della patente ad altre categorie di veicoli (lettera *a)*);
- nelle ipotesi di **guida accompagnata** di cui all'articolo 179 (lettera *b)*).

L'esercitazione di cui al comma 1, lettera *a)*, è consentita, ai sensi del **comma 2**, solo se il conducente ha ottenuto l'**autorizzazione ad esercitarsi**, se a fianco si trova un **istruttore** con i requisiti di cui all'articolo 178 e se è svolta con veicoli compresi nell'abilitazione richiesta.

Ai sensi dell'**articolo 178** dello schema, l'istruttore è munito di patente unionale valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore, ad eccezione delle categorie BE e B96, e non deve avere età superiore a sessantacinque anni; l'autorizzazione ad esercitarsi ha validità di dodici mesi.

Le disposizioni riprendono, in particolare, la disciplina recata dall'**articolo 122, commi 1 e 2, del codice vigente**. In base alla disciplina vigente, l'esercitazione senza autorizzazione, quando a fianco del conducente si trovi una persona in possesso dei requisiti prescritti, è punita, ai sensi dell'articolo 122, comma 7, con la sanzione amministrativa pecuniaria **da 430 a 1.731 euro**, applicabile anche alla persona che svolge le funzioni di istruttore. L'esercitazione con autorizzazione ma senza la presenza dell'istruttore è invece punita, ai sensi del comma 8, con la medesima sanzione pecuniaria e con il **fermo amministrativo del veicolo per tre mesi**. La guida di un veicolo non compreso nella categoria per la quale il soggetto è abilitato resta soggetta, ricorrendone i presupposti, alla disciplina della guida senza la corrispondente patente prevista dall'articolo 116 del codice vigente.

La **Tabella 1** dello schema prevede, per ciascuna delle violazioni delle condizioni di cui al comma 2, la sanzione amministrativa pecuniaria **da 400 a 1.600 euro**; il **divieto di guida per trenta giorni** è previsto dalla voce della

Tabella relativa alla fattispecie descritta come esercitazione in assenza dell'istruttore.

Si segnala, tuttavia, che la Tabella 1 riferisce alla violazione del comma 2, lettera *a)*, la fattispecie dell'esercitazione in assenza dell'istruttore, mentre nel testo dell'articolo 96 l'obbligo della presenza dell'istruttore è previsto dalla lettera *b)*, e riferisce alla lettera *b)* la fattispecie dell'esercitazione senza autorizzazione, prevista invece dalla lettera *a)*.

Il **comma 3** stabilisce che l'**istruttore** vigila sulla marcia del veicolo, intervenendo tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità, ed è **responsabile, in concorso con l'aspirante** munito di autorizzazione, delle violazioni delle norme di comportamento da quest'ultimo commesse.

Si ricorda che l'**articolo 122, comma 2, del codice vigente** già attribuisce all'istruttore il compito di vigilare sulla marcia del veicolo e di intervenire tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità, ma **non contiene** l'espressa previsione della **responsabilità dell'istruttore, in concorso con l'aspirante**, per le violazioni delle norme di comportamento commesse da quest'ultimo.

La **Tabella 1** non prevede una sanzione autonoma per la violazione del comma 3, trovando applicazione le sanzioni previste per la norma di comportamento concretamente violata.

Il **comma 4** esclude l'applicazione delle condizioni previste dal comma 2 per le esercitazioni finalizzate al conseguimento delle patenti di categoria **AM, A1, A2 e B1**, quando siano utilizzati veicoli sui quali, per le caratteristiche costruttive, non possa prendere posto a fianco del conducente una persona con funzione di istruttore. Il **comma 5** vieta, nei casi indicati, il trasporto di passeggeri da parte degli aspiranti autorizzati a esercitarsi per il conseguimento delle patenti **AM, A1, A2, A e B1**.

La disciplina vigente di riferimento è recata dall'**articolo 122, commi 3 e 3-*bis***, del codice, che disciplina le esercitazioni relative alle categorie AM, A1, A2 e A e vieta, nei casi previsti, il trasporto di passeggeri. Rispetto alla disciplina vigente, lo schema estende espressamente la disciplina alla categoria **B1**.

Si segnala, tuttavia, che il comma 4 dello schema menziona le categorie AM, A1, A2 e B1, mentre il successivo comma 5 include anche la categoria **A**, facendo al contempo riferimento ai «casi di cui al comma 4».

A legislazione vigente, la violazione del divieto di trasportare passeggeri previsto dall'articolo 122, comma 3-*bis*, è punita, ai sensi del **comma 9-*bis*** del medesimo articolo, con la sanzione amministrativa pecuniaria **da 100 a 300 euro**, applicabile anche al passeggero.

Nello schema, la **Tabella 1** prevede per la violazione dell'articolo 96, comma 5, una sanzione **da 100 a 400 euro**, senza sanzioni accessorie.

I **commi 6 e 7** disciplinano le esercitazioni per il conseguimento della **patente di categoria B**. In particolare, l'aspirante può esercitarsi con un istruttore non abilitato presso un'autoscuola solo dopo aver effettuato presso un'autoscuola le prescritte esercitazioni in **autostrada o su strade extraurbane e in condizioni di visione notturna**, secondo quanto stabilito con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ed è tenuto ad esibire in caso di controllo la relativa certificazione. Durante le esercitazioni in autostrada, su strade extraurbane principali o in condizioni di visione notturna non può inoltre trasportare passeggeri diversi dall'istruttore.

Ai sensi del **comma 8**, le disposizioni dei commi 5, 6 e 7 non si applicano alle esercitazioni svolte nell'ambito dei corsi organizzati dalle autoscuole.

Le disposizioni trovano corrispondenza, rispettivamente, nell'**articolo 122, comma 5-*bis*, del codice vigente**, relativo alle esercitazioni obbligatorie e alla relativa certificazione, e nell'**articolo 11-*bis* del decreto-legge n. 5 del 2012**, convertito dalla legge n. 35 del 2012, per quanto concerne le ulteriori limitazioni applicabili durante le esercitazioni in autostrada, sulle strade extraurbane principali e in condizioni di visione notturna.

Quanto alla disciplina attuativa, il **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 novembre 2025, n. 294**, prevede, all'articolo 3, per la patente B non speciale, un **percorso ordinario di otto ore**, articolato in moduli. Ai sensi dell'articolo 6, tuttavia, le disposizioni del decreto acquistano efficacia dalla data di entrata in vigore del decreto dirigenziale relativo alla piattaforma per la certificazione e si applicano secondo il regime transitorio ivi previsto.

Il monte ore non è quindi determinato direttamente dal comma 6 dell'articolo 96; il riferimento alle otto ore contenuto nella Tabella 1 ha valore descrittivo, ai sensi dell'articolo 121, comma 1, dello schema, e non incide sulla disciplina attuativa e transitoria prevista dal decreto ministeriale.

Sul piano **sanzionatorio**, la guida senza la prescritta certificazione è attualmente punita con il pagamento di una somma da **430 a 1.731 euro**, ai sensi dell'articolo 122, comma 5-*bis*, terzo periodo, mediante rinvio al comma 7; la violazione del divieto di trasportare ulteriori passeggeri comporta invece una sanzione da **87 a 344 euro**, in forza del rinvio dell'articolo 11-bis, comma 2, del decreto-legge n. 5 del 2012 all'articolo 122, comma 9. Per entrambe le fattispecie non sono previste sanzioni accessorie specifiche.

La **Tabella 1 dello schema** prevede, per le violazioni dei commi 6 e 7 dell'articolo 96, rispettivamente, sanzioni da **400 a 1.600 euro** e da **80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie.

Per la **guida accompagnata**, il **comma 9** dispone che l'esercitazione di cui al comma 1, lettera *b)*, sia consentita alle condizioni stabilite con il regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, con riferimento all'autorizzazione e ai requisiti dell'accompagnatore. Il **comma 10** vieta la presenza sul veicolo di persone diverse dal conducente e dall'accompagnatore; il **comma 11** prevede che il minore, sulle autostrade a tre o più corsie, possa impegnare esclusivamente le **due corsie più vicine al bordo destro** della carreggiata.

Il **comma 12** stabilisce che durante le esercitazioni di cui al comma 1, lettere *a)* e *b)*, si applicano i limiti di velocità previsti dall'articolo 97, comma 1, vale a dire **100 km/h sulle autostrade e 90 km/h sulle strade extraurbane principali**. Il **comma 13** disciplina infine i contrassegni «P», «SCUOLA GUIDA» e «GA».

L'**articolo 179** dello schema consente la guida accompagnata ai minori che abbiano compiuto **diciassette anni** e siano titolari di patente di categoria **A1 o B1**, alle condizioni previste dal medesimo articolo e dal regolamento.

Sul piano unionale, la disciplina della guida accompagnata è ora contenuta nella **direttiva (UE) 2025/2205 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2025, concernente la patente di guida**, che reca il nuovo quadro unionale in materia, disciplina espressamente, all'articolo 17, il sistema di guida accompagnata e prevede l'abrogazione della direttiva 2006/126/CE a decorrere, in via generale, dal 26 novembre 2029.

La **Tabella 1** prevede:

- per la violazione del **comma 9**, la sanzione **da 400 a 1.600 euro**; qualora l'esercitazione avvenga con accompagnatore privo dei requisiti prescritti, è previsto anche il **divieto di guida per trenta giorni**;
- per la violazione del **comma 10**, la sanzione **da 80 a 320 euro** e il **divieto di guida per quindici giorni**;
- per la violazione del **comma 11**, la sanzione **da 80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie;
- per la violazione del **comma 13**, la sanzione **da 80 a 320 euro** e il **divieto di guida per quindici giorni**.

Si segnala, infine, che il comma 10 richiama «l'accompagnatore di cui al comma 9, lettera *b)*», mentre il comma 9 non è articolato in lettere.

L'**articolo 97** (*Limitazioni di uso e validità della patente di guida*) prevede, al **comma 1**, che nei **tre anni** successivi al conseguimento della patente A2, A, B1 e B rilasciata in Italia non è consentito superare la velocità di **100 km/h sulle autostrade** e di **90 km/h sulle strade extraurbane principali**.

Il contenuto sostanziale corrisponde all'**articolo 117, comma 2, del codice vigente**. La modifica riguarda la misura della sanzione e la sostituzione della sospensione della patente con il divieto di guida di durata fissa. In base alla disciplina vigente, la violazione è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da **165 a 660 euro** e con la sospensione della patente da **due a otto mesi**; la **Tabella 1** dello schema prevede invece una sanzione da **150 a 600 euro** e il **divieto di guida per sessanta giorni**.

Ai sensi del **comma 2**, i titolari di patente B rilasciata in Italia non possono, nei tre anni successivi al conseguimento, guidare autoveicoli con potenza specifica, riferita alla tara, superiore a **75 kW/t** e, nel caso di veicoli di categoria M1, anche elettrici o ibridi plug-in, con potenza massima superiore a **105 kW**. Le limitazioni non si applicano ai veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, se la persona con disabilità è presente sul veicolo, né quando a fianco del conducente si trova un accompagnatore di età non superiore a sessantacinque anni, munito di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore. Il **comma 3** precisa che le limitazioni alla guida e alla velocità previste dai commi 1 e 2 sono **automatiche** e decorrono dalla data di superamento dell'esame di idoneità.

Si ricorda che l'**articolo 117, comma 2-*bis*, del codice vigente**, come modificato dall'articolo 7 della legge n. 177 del 2024, già prevede i limiti di potenza e la durata triennale delle limitazioni di cui al comma 2 dello schema. Il **comma 3** conferma, in continuità con quanto disposto dall'articolo 117, comma 4, del codice vigente, il carattere automatico delle limitazioni e la loro decorrenza dalla data di superamento dell'esame di idoneità. Anche per la violazione delle disposizioni del comma 2 lo schema introduce un regime sanzionatorio diverso da quello vigente: l'articolo 117, comma 5, prevede una sanzione amministrativa pecuniaria da **165 a 660 euro**, cui si aggiunge la sospensione della patente da **due a otto mesi**; la Tabella 1 dello schema stabilisce invece una sanzione da **150 a 600 euro** e il **divieto di guida per sessanta giorni**.

Il **comma 4** stabilisce che, durante la circolazione, i titolari di patenti rilasciate da uno Stato membro dell'Unione europea devono rispettare i **codici di limitazione** imposti e indicati sulla patente, relativi alle «MODIFICHE DEL VEICOLO», al «CONDUCENTE (motivi medici)», alle «QUESTIONI AMMINISTRATIVE» e alle «LIMITAZIONI DELL'USO- Codice 68. Niente alcol» e alle «LIMITAZIONI DELL'USO- Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436». Tali codici rappresentano in forma standardizzata gli adattamenti del veicolo e le condizioni o limitazioni cui è soggetta la guida e si raccordano alla disciplina contenuta nell'**Allegato V.1 dello schema**.

In via generale, gli Stati membri devono adottare e pubblicare le disposizioni di recepimento entro il **26 novembre 2028** e applicarle a decorrere dal **26 novembre 2029**. Dalla medesima data è prevista l'abrogazione della direttiva 2006/126/CE, ferme restando le specifiche disposizioni per le quali la nuova direttiva prevede termini di recepimento o di applicazione anticipati.

La relazione illustrativa e il testo a fronte individuano negli gli articoli 117 e 125 del codice vigente i principali riferimenti della disposizione ed evidenziano l'ampliamento della disciplina verso una previsione generale sul rispetto delle limitazioni connesse alla patente.

In particolare, con riferimento al **comma 4** dell'articolo 97:

- la **lettera *a)*** vieta ai titolari di patente recante un codice relativo alle «MODIFICHE DEL VEICOLO» di condurre un veicolo diverso da quello indicato e specialmente adattato ovvero con caratteristiche diverse da quelle riportate sulla patente, riconducendo a una disciplina unitaria fattispecie oggi contemplate dall'articolo 125, commi 3 e 4;
- la **lettera *b)*** vieta ai titolari di patente recante un codice relativo al «CONDUCENTE (motivi medici)» di condurre un veicolo o circolare in condizioni diverse da quelle indicate dai relativi codici, riprendendo la disciplina dell'articolo 125, comma 3-*bis*;
- Le **lettere *c)*** e ***d)*** riguardano, rispettivamente, i codici relativi alle «QUESTIONI AMMINISTRATIVE» e alle «LIMITAZIONI DELL'USO» diverse da quelle di cui alla lettera *e)*. Il testo a fronte le qualifica come disposizioni di nuova introduzione; l'articolo 125 vigente non contempla infatti corrispondenti fattispecie sanzionatorie generali, ferma restando l'applicazione delle disposizioni che sanzionano specifiche condotte;
- La **lettera *e)*** disciplina i titolari di patenti italiane recanti congiuntamente i codici **68 («Niente alcool») e 69**, relativo alla guida di veicoli dotati di **alcolock** conforme alla norma EN 50436. Essi possono guidare nel territorio nazionale veicoli a motore delle categorie internazionali **M o N** soltanto se sul veicolo è installato, a loro spese, ed è funzionante un dispositivo che impedisce l'avviamento del motore se il tasso alcolemico del guidatore è superiore a zero. Il dispositivo deve essere mantenuto regolarmente funzionante, non può essere alterato o manomesso ed è munito di un sigillo che ne impedisce l'alterazione o la manomissione dopo l'installazione; anche il sigillo non può essere alterato o manomesso.

L'apposizione dei codici 68 e 69 consegue, ai sensi dell'**articolo 170, comma 14, dello schema**, alla condanna per i reati di guida in stato di

ebbrezza previsti dal comma 1, lettere *a)* e *b)*, del medesimo articolo. La prescrizione permane, salvo che sia determinata da altre cause, per due anni nel caso di cui alla lettera *a)* e per tre anni nel caso di cui alla lettera *b)*, decorrenti dalla restituzione della patente dopo la sentenza di condanna.

La disciplina riprende l'**articolo 125, commi 3-ter e 3-quater, del codice vigente**, introdotti dalla legge n. 177 del 2024. Il comma 3-*ter* impone ai titolari di patente italiana recante congiuntamente i codici 68 e 69 di guidare veicoli delle categorie M o N soltanto se muniti di alcolock installato a loro spese e funzionante; il comma 3-*quater* disciplina le relative sanzioni, fuori dei casi previsti dall'articolo 186.

Le caratteristiche e le modalità di installazione dell'alcolock sono definite dal **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 2 luglio 2025**, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 171 del 25 luglio 2025. Il decreto stabilisce, tra l'altro, che il dispositivo deve essere conforme alla norma EN 50436 e che l'immobilizzazione del veicolo deve intervenire quando l'alcolock registra una concentrazione di alcol nell'aria espirata superiore a **0 mg/l**. La permanenza degli atti attuativi già adottati è assicurata dall'**articolo 289, comma 2, dello schema**, secondo cui restano validi ed efficaci i provvedimenti attuativi adottati ai sensi delle pertinenti disposizioni del codice vigente alla data di acquisto di efficacia del nuovo codice.

Restano distinti il funzionamento dell'alcolock e gli accertamenti relativi allo stato di ebbrezza. L'**articolo 125, comma 3-*quater*, del codice vigente** opera infatti «fuori dei casi previsti dall'articolo 186»; nello schema restano autonome le disposizioni relative all'uso di alcol durante la guida e alla guida in stato di ebbrezza di cui, rispettivamente, agli **articoli 71 e 170**.

Quanto al **regime sanzionatorio:**

- per la violazione delle prescrizioni relative alle modifiche del veicolo, di cui alla **lettera *a)***, l'articolo 125, comma 3, del codice vigente prevede una sanzione pecuniaria da **158 a 638 euro**, cui consegue, ai sensi del comma 5, la sospensione della patente da **uno a sei mesi**. Per la fattispecie relativa alla patente speciale di cui al comma 4, la sanzione pecuniaria è invece da **80 a 317 euro**, con la medesima sospensione da uno a sei mesi. La **Tabella 1 dello schema** prevede per la lettera *a)* una sanzione da **150 a 600 euro** e il **divieto di guida per trenta giorni**.
- per l'inosservanza delle prescrizioni mediche di cui alla **lettera *b),*** l'articolo 125, comma 3-*bis*, del codice vigente rinvia alla sanzione prevista dall'articolo 173, comma 3, pari a **83-332 euro**, ferma restando la fattispecie di cui all'articolo 125, comma 4. Non è prevista per tale fattispecie un'autonoma sanzione accessoria. **Nello schema** è prevista una sanzione da **80 a 320 euro**, senza sanzione accessoria.
- per le **lettere *c)*** e ***d)***, concernenti rispettivamente i codici per «QUESTIONI AMMINISTRATIVE» e le altre «LIMITAZIONI DELL'USO», il vigente articolo 125 non prevede corrispondenti fattispecie sanzionatorie generali autonome. Lo **schema** prevede, per entrambe, una sanzione da **80 a 320**

euro e il **divieto di guida per trenta giorni**; per la lettera ***c)***, la Tabella precisa che tale regime opera quando la violazione della prescrizione non integri la violazione di una diversa disposizione del codice.

- quanto alla **lettera *e)***, l'articolo 125, comma 3-*quater*, primo periodo, del codice vigente, mediante rinvio ai commi 3 e 5, prevede, fuori dei casi di cui all'articolo 186, la sanzione pecuniaria da **158 a 638 euro** e la sospensione della patente da **uno a sei mesi**. Il secondo periodo dispone l'applicazione delle stesse sanzioni in misura doppia quando il veicolo è sprovvisto dell'alcolock oppure il dispositivo è **alterato, manomesso, non funzionante o privo dei prescritti sigilli**, con conseguenti importi da **316 a 1.276 euro** e sospensione della patente da **due a dodici mesi**. La **Tabella 1** dello schema prevede invece, per la violazione del **primo periodo** della lettera *e)*, una sanzione da **150 a 600 euro** e il **divieto di guida per trenta giorni** e, per le violazioni dei **periodi secondo e terzo**, una sanzione da **300 a 1.200 euro** e il **divieto di guida per sessanta giorni**.

Con riferimento alla **lettera *e)***, si segnala un profilo di coordinamento. Il primo periodo consente la guida soltanto se l'alcolock è installato ed è **funzionante**, mentre il secondo periodo impone che il dispositivo sia **mantenuto regolarmente funzionante**, oltre a vietarne l'alterazione e la manomissione. La stessa condizione di mancato funzionamento appare pertanto suscettibile di ricadere sia nel primo sia nel secondo periodo. La Tabella 1 associa al primo periodo il trattamento sanzionatorio ordinario e ai periodi secondo e terzo quello più grave, ma descrive quest'ultima fattispecie facendo riferimento esclusivamente all'alterazione e alla manomissione dell'alcolock e del relativo sigillo, senza menzionare il mancato funzionamento.

L'**articolo 98** (*Circolazione con patenti di guida rilasciate da altri Stati*) **equipara**, al **comma 1**, le patenti di guida rilasciate dagli Stati membri dell'Unione europea e dello Spazio economico europeo alle corrispondenti patenti italiane; i relativi titolari sono tenuti all'osservanza delle disposizioni e delle norme di comportamento del codice e sono soggetti alle sanzioni previste per i titolari di patente italiana.

Ai sensi del **comma 2**, i conducenti muniti di patente rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, residenti in Italia, devono **convertire** la propria patente:

- in occasione della conferma della validità della patente scaduta (lettera *a)*);
- quando sono sottoposti a un procedimento di revisione ai sensi dell'articolo 154 (lettera *b)*);
- nei casi indicati dall'articolo 185, comma 5 (lettera *c)*).

Quest'ultima disposizione prevede la conversione, trascorsi **due anni dall'acquisizione della residenza in Italia**, delle patenti UE o SEE **senza limiti di validità amministrativa ovvero con validità non coerente con le vigenti disposizioni unionali**.

La disciplina presenta alcuni elementi di riordino rispetto all'**articolo 136-*bis* del codice vigente**. Quest'ultimo consente al titolare di patente UE o SEE residente in Italia di chiedere facoltativamente il riconoscimento della patente e, distintamente, di chiederne la conversione; la conversione diviene obbligatoria, in particolare, per le patenti prive di limiti di validità amministrativa, trascorsi due anni dall'acquisizione della residenza normale, mentre, in caso di revisione, il titolare deve procedere preventivamente al riconoscimento o alla conversione della patente. Lo schema concentra invece nel comma 2 le ipotesi nelle quali è richiesta la **conversione** del titolo.

Per le patenti rilasciate da **Stati non appartenenti all'Unione europea o allo Spazio economico europeo**, il **comma 3** consente, ferme restando le convenzioni internazionali in vigore per l'Italia, di condurre sul territorio nazionale i veicoli compresi nell'abilitazione posseduta **solo nel primo anno dalla data di acquisto della residenza in Italia**.

Il **comma 4** prevede che, quando la patente non sia conforme ai modelli o non presenti le caratteristiche previste dalle convenzioni internazionali in vigore per l'Italia, il titolare possa circolare soltanto se, unitamente alla patente, sia in possesso, alternativamente, di un **permesso internazionale** conforme alle convenzioni internazionali oppure di una **traduzione ufficiale in lingua italiana** della patente. Il **comma 5** dispone che, ai fini dei commi 3 e 4, la patente e il permesso internazionale debbano essere in corso di validità.

Sotto questo profilo, la disciplina si differenzia dall'**articolo 135, comma 1, del codice vigente**, che, per la circolazione con patente extra-UE o extra-SEE, richiede, durante il primo anno di residenza in Italia, che alla patente sia comunque accompagnato **un permesso internazionale ovvero una traduzione ufficiale in lingua italiana** e che la patente e il permesso internazionale siano in corso di validità. Nello schema, invece, l'obbligo di munirsi del permesso internazionale o della traduzione ufficiale è espressamente riferito alle sole ipotesi nelle quali la patente **non sia conforme ai modelli o non abbia le caratteristiche previste dalle convenzioni internazionali**.

Il **comma 6** stabilisce che, qualora per la guida di determinati veicoli sia richiesto un certificato di abilitazione professionale o altro titolo abilitativo, il titolare di patente rilasciata da uno Stato extra-UE o extra-SEE può guidare tali veicoli soltanto se munito, oltre che della patente, dei necessari

titoli abilitativi rilasciati dall'autorità competente dello Stato estero e in corso di validità.

La disposizione trova corrispondenza nell'**articolo 135, comma 3, del codice vigente**.

Il **comma 7** dispone che, decorso un anno dall'acquisto della residenza anagrafica in Italia, i titolari di patente extra-UE o extra-SEE che guidino con patente non più in corso di validità siano **considerati privi di patente ai fini del codice**. La stessa disciplina si applica, ai fini del comma 6, al titolare di patente in corso di validità che, trascorso più di un anno dall'acquisizione della residenza, guidi con l'abilitazione professionale richiesta non più in corso di validità.

La disposizione riordina fattispecie attualmente contemplate dall'**articolo 135, commi 11 e 12, del codice vigente**: il comma 11 assoggetta alle sanzioni previste per la guida senza patente chi, trascorso più di un anno dall'acquisizione della residenza in Italia, guidi con patente extra-UE o extra-SEE non più valida; il comma 12 rinvia invece alle sanzioni previste per la mancanza dell'abilitazione professionale nei confronti di chi, nelle medesime condizioni temporali, guidi con l'abilitazione professionale scaduta.

Il **comma 8** stabilisce che, fatto salvo quanto previsto dall'articolo in esame, i conducenti muniti di patente rilasciata da Stati extra-UE o extra-SEE sono tenuti all'osservanza delle disposizioni e delle norme di comportamento del codice e sono soggetti alle sanzioni previste per i titolari di patente italiana. Il **comma 9** esclude invece l'applicazione delle **limitazioni per i neopatentati** previste dall'articolo 97, commi 1, 2 e 3, ai titolari di patenti rilasciate da uno Stato estero che abbiano acquisito la residenza in Italia.

Nel complesso, l'articolo riordina in un'unica disposizione la disciplina attualmente contenuta principalmente negli **articoli 135 e 136-*bis* del codice vigente**, distinguendo il regime delle patenti rilasciate da Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo da quello applicabile ai titoli rilasciati da Stati terzi. La relazione illustrativa qualifica infatti la disposizione come norma di natura amministrativa e documentale, di coordinamento con la disciplina europea e internazionale.

In base alla **Tabella 1**, la violazione dell'obbligo di conversione di cui al comma 2 e del divieto di cui al comma 3 è punita con la sanzione **da 150 a 600 euro** e il **divieto di guida a tempo indeterminato**, che cessa a seguito della conversione della patente o di altro titolo abilitativo, quando richiesta; la violazione del comma 4 è punita con la sanzione **da 400 a 1.600 euro** e con il divieto di guida a tempo indeterminato, che cessa con l'ottenimento del permesso internazionale o della traduzione ufficiale in lingua italiana della patente estera posseduta; la violazione del comma 5 è punita con la sanzione **da 150 a 600 euro**

e con il divieto di guida a tempo indeterminato, che cessa a seguito della conferma di validità della patente o del permesso internazionale (Allegato III.2, articolo 1, comma 1, lettere *b), c)* e *d)*); la violazione del comma 6 è punita con la sanzione **da 400 a 1.600 euro**, senza sanzioni accessorie.

L'**articolo 99** (*Circolazione con patenti di guida di servizio*) stabilisce, al **comma 1**, che i veicoli immatricolati ai sensi dell'articolo 34 dello schema possono essere condotti **solo** da titolari di patenti o di autorizzazioni ad esercitarsi alla guida rilasciate ai sensi del medesimo articolo 34 e limitatamente ai veicoli compresi nel titolo abilitativo posseduto.

Ai sensi del **comma 2**, il titolare della patente o dell'autorizzazione ad esercitarsi può guidare soltanto un veicolo immatricolato o immesso in circolazione in Italia che sia nell'**esclusiva disponibilità** dell'ente, dell'associazione o dell'amministrazione da cui dipende e che abbia rilasciato il titolo medesimo o per il quale il titolo sia comunque valido.

I **commi 3 e 4**, di **nuova introduzione**, dispongono, rispettivamente, che la patente e l'autorizzazione ad esercitarsi rilasciate ai sensi dell'articolo 34 debbano essere **in corso di validità** e che, quando l'ente, l'associazione o l'amministrazione che ha rilasciato la patente prescriva, per la guida di determinati veicoli, anche il possesso di un certificato di abilitazione professionale o di altri titoli abilitativi, il conducente ne debba essere sempre provvisto.

L'articolo riordina disposizioni riconducibili agli **articoli 138 e 139 del codice vigente**. In particolare, l'articolo 138 disciplina le patenti militari e i titoli rilasciati dalle amministrazioni e dagli enti ivi indicati, prevedendo che la patente militare abiliti alla guida dei veicoli in dotazione alle Forze armate ed estendendo la relativa disciplina, tra gli altri, ai conducenti della Polizia di Stato, della Guardia di finanza, della Polizia penitenziaria, dei vigili del fuoco, della Croce rossa e della protezione civile; l'articolo 139 disciplina invece la **patente di servizio** rilasciata a soggetti già titolari di patente civile e abilitati allo svolgimento di compiti di polizia stradale, la cui validità è limitata alla guida dei veicoli adibiti all'espletamento dei compiti istituzionali dell'amministrazione di appartenenza.

In base alla **Tabella 1**, la violazione dei **commi 1, 3 e 4** è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria **da 80 a 320 euro**; la violazione del **comma 2** è punita con la sanzione **da 150 a 600 euro**. Per tali fattispecie non sono previste sanzioni accessorie.

L'**articolo 100** (*Domicilio digitale dei titolari di patente*) estende la disciplina dell'articolo 86, comma 1, dello schema alle richieste di **rilascio**

della patente di guida, conferma di validità, revisione e a ogni altra operazione riguardante il medesimo titolo. In tali occasioni trova pertanto applicazione la facoltà di eleggere un **domicilio digitale** ai sensi dell'articolo 3-*bis* del Codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo n. 82 del 2005.

L'**articolo 86, comma 1**, prevede infatti che il competente ufficio informi l'utente della facoltà di eleggere un valido domicilio digitale e che, in caso di elezione, gli avvisi e le notificazioni siano comunicati a tale domicilio.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione applica ai procedimenti relativi alla patente la disciplina già prevista dall'articolo 86 per i veicoli e si inserisce nel processo di digitalizzazione disciplinato dal Codice dell'amministrazione digitale. La finalità indicata è quella di promuovere, su base volontaria, la più ampia adesione alla trasmissione telematica dei verbali, delle notifiche e degli altri atti di interesse per i titolari di patente, analogamente a quanto previsto per i possessori di veicoli. La relazione precisa inoltre che l'utilizzo del domicilio digitale avviene mediante infrastrutture e piattaforme già previste dalla normativa vigente e che le relative attività di acquisizione, gestione e utilizzo sono svolte nell'ambito delle procedure amministrative esistenti, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

CAPO IX – REGOLE DI COMPORTAMENTO PER L'AUTOTRASPORTO DI PERSONE E COSE

Articoli 101-111
(Regole di comportamento per l'autotrasporto di persone e cose)

Gli **articoli da 101 a 111**, che compongono il **Capo IX del Titolo II**, disciplinano le **regole di comportamento nell'autotrasporto di persone e cose**, con riferimento alla sicurezza del trasporto, ai tempi di guida e di riposo, all'impiego dei dispositivi di controllo e agli obblighi dei conducenti e delle imprese. In particolare, l'**articolo 101** disciplina la **sistemazione del carico** e l'**articolo 102** il **trasporto di merci pericolose**; gli **articoli da 103 a 105** regolano i **tempi di guida e di riposo** nel quadro della normativa unionale e dell'**Accordo AETR**, nonché i connessi obblighi e responsabilità delle imprese di trasporto; gli **articoli 106 e 107** disciplinano l'**uso del tachigrafo** e le responsabilità delle imprese in materia; l'**articolo 108** riguarda la circolazione dei veicoli dotati di **limitatore di velocità**; l'**articolo 109** detta le regole per la circolazione dei **veicoli eccezionali** e l'effettuazione di **trasporti in condizioni di eccezionalità**; l'**articolo 110** disciplina la circolazione dei **carri allegorici** e l'**articolo 111** stabilisce specifici obblighi a carico dei conducenti di **autobus adibiti al noleggio con conducente o ai servizi di linea**.

Il **Capo IX** (articoli da 101 a 111) del Titolo II reca le **regole di comportamento per l'autotrasporto di persone e cose**.

Secondo la **relazione illustrativa**, il Capo riordina in forma unitaria la disciplina comportamentale dell'autotrasporto, oggi contenuta soprattutto negli articoli 10, 167, 168, 174 e 179 del codice vigente e nella normativa speciale di settore, separando il **comportamento del conducente** da quello dell'**impresa** e dal regime tecnico dei **dispositivi di controllo**.

Le **sanzioni** per la violazione delle disposizioni del Capo sono stabilite nella **Tabella 1** di cui all'articolo 121 dello schema; data l'articolazione delle fattispecie, se ne darà conto di seguito in forma sintetica. La relazione tecnica evidenzia che il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuove autorizzazioni di spesa: le attività autorizzatorie, tecniche, ispettive e di controllo sono svolte dalle amministrazioni competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate, mentre gli oneri per dispositivi, certificazioni, autorizzazioni, equipaggiamenti, scorte e adempimenti documentali e organizzativi restano a carico degli operatori.

Quanto ai **principi e criteri direttivi** di cui all'**articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177**, ai fini delle disposizioni del presente Capo rilevano, in particolare:

- il **comma 3, lettera *a)***, relativo alla riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e di coerenza e al loro coordinamento e armonizzazione con le altre norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali;
- la **lettera *e)***, relativa alla revisione delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale secondo principi di effettività, ragionevolezza, proporzionalità, dissuasività e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea.

Vengono inoltre in rilievo la **lettera *f)*, numeri 1) e 2)**, relativa, rispettivamente, alla graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento e all'aggravamento delle sanzioni per i comportamenti particolarmente pericolosi e lesivi dell'incolumità individuale e della sicurezza stradale.

Viene infine in rilievo il principio generale di cui al **comma 2, lettera *b)***, relativo alla semplificazione delle procedure e alla garanzia del raggiungimento degli obiettivi di tutela della sicurezza stradale.

L'**articolo 101** (*Sistemazione del carico*) prevede, al **comma 1**, che sui veicoli adibiti al **trasporto di cose** il **conducente**, qualora presente alle operazioni di carico e scarico, verifichi il rispetto delle disposizioni sulla **corretta sistemazione del carico** indicate nell'allegato III della direttiva 2014/47/UE sui controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali; se il carico non è correttamente sistemato, il veicolo **non può iniziare o continuare il viaggio**. Restano fermi l'articolo 58 dello schema (sistemazione del carico sui veicoli) e gli articoli 6-*bis* e 7 del decreto legislativo n. 286 del 2005.

Ai sensi del **comma 2**, quando il conducente non ha potuto assistere alle operazioni di carico, gli obblighi previsti dal comma 1 non si applicano nei suoi confronti e dell'inosservanza delle relative prescrizioni risponde il **caricatore**.

Secondo la relazione illustrativa e la tavola di raffronto, la disposizione è **di nuova introduzione** ed è volta a dare effettività all'obbligo di corretta sistemazione del carico previsto dalla direttiva 2014/47/UE, recepita con il **D.M. 19 maggio 2017**, colmando l'assenza di una specifica misura applicativa. La disciplina chiarisce inoltre la ripartizione della responsabilità tra **conducente e caricatore**, escludendo la responsabilità del primo quando non abbia potuto assistere alle operazioni di carico.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede per la violazione dell'**articolo 101, comma 1**, una sanzione

amministrativa pecuniaria **da 170 a 680 euro**, accompagnata dall'**immobilizzazione del veicolo**, senza decurtazione di punti. La fattispecie riguarda quindi l'inosservanza, da parte del conducente tenuto alla verifica ai sensi del comma 1, delle prescrizioni sulla corretta sistemazione del carico, nonché l'inizio o la prosecuzione del viaggio quando il carico non sia correttamente sistemato.

Il principale termine di raffronto con la disciplina vigente è rappresentato dall'**articolo 164 del Codice della strada**, che reca le regole generali sulla sistemazione del carico e impedisce la prosecuzione del viaggio fino alla regolarizzazione nei casi di irregolare sistemazione. L'**articolo 101 dello schema** introduce tuttavia una disciplina specificamente riferita ai **veicoli adibiti al trasporto di cose**, coordinata con il decreto legislativo n. 286 del 2005 e caratterizzata dalla puntuale individuazione del soggetto responsabile in relazione alla partecipazione alle operazioni di carico.

L'**articolo 102** (*Trasporto di merci pericolose*) definisce, al **comma 1**, merci e oggetti pericolosi quelli appartenenti alle classi indicate negli allegati all'**Accordo ADR**, di cui alla legge n. 1839 del 1962, e agli allegati tecnici della direttiva 2008/68/CE; il **comma 2** elenca i contenuti degli allegati (condizioni di circolazione, etichettatura e marcatura, carico, scarico e stivaggio, modalità di trasporto, idoneità tecnica di veicoli e cisterne, equipaggiamenti, esenzioni).

Il **comma 3** individua analiticamente, alle lettere da *a)* a *mm)*, i casi nei quali un veicolo soggetto all'ADR **non può circolare**: tra gli altri, il trasporto di merci vietate, l'uso di contenitori vietati o non approvati, la mancanza di pannelli arancioni, placche ed etichette di pericolo, l'inidoneità tecnica o la mancata revisione di veicoli e cisterne, l'inosservanza delle disposizioni su stivaggio, carico misto e grado di riempimento, la mancanza delle istruzioni scritte, dei mezzi di estinzione o dei dispositivi di equipaggiamento e protezione, l'inosservanza dei divieti di transito in galleria e il superamento dei quantitativi trasportabili.

I **commi 4 e 5** vietano al conducente di iniziare il trasporto o di circolare se non si è assicurato dell'idoneità degli equipaggiamenti e della presenza dei documenti, o in caso di altre violazioni dell'Accordo.

Il **comma 6** vieta, in deroga all'articolo 83, la circolazione di veicoli che trasportano esclusivamente merci pericolose con **massa superiore** a quella indicata sul documento unico di circolazione, senza applicazione delle tolleranze previste dall'Allegato III.3.

Il **comma 7**, in deroga all'articolo 7 del decreto legislativo n. 286 del 2005, prevede che le violazioni siano contestate al **conducente, al**

trasportatore e allo speditore, e che delle violazioni dei commi 3 e 4 commesse dal conducente risponda anche il **committente**, salvo che provi di avergli fornito adeguate istruzioni per impedirne la commissione.

I **commi da 8 a 11** disciplinano il trasporto interno alle condizioni stabilite per i trasporti internazionali, l'obbligo di rispettare i provvedimenti di cui all'articolo 252, le deroghe adottabili con decreto ministeriale e il **divieto di trasporto di merci pericolose con veicoli eccezionali o in condizioni di eccezionalità**, salvo autorizzazione in deroga. Il **comma 11** consente inoltre il trasporto di merci pericolose mediante **carri ferroviari caricati su rimorchi destinati a tale specifico trasporto**, anche in eccedenza ai limiti di massa e di sagoma previsti.

Il riferimento vigente è l'articolo 168 del codice, che rinvia alle disposizioni dell'ADR; il comma 11 riprende l'articolo 368 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice (D.P.R. n. 495 del 1992). Secondo il testo a fronte, l'esplicitazione dei singoli divieti nel comma 3 è finalizzata a garantire tipicità e determinatezza dell'illecito e a consentire sanzioni graduate in base alla gravità; sono nuovi l'obbligo espresso di verifica prima della partenza (comma 4) e l'obbligo di rispettare i provvedimenti ministeriali (comma 9), introdotto per consentirne la sanzione.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede per le violazioni dell'**articolo 102** un sistema articolato in funzione della gravità delle singole condotte.

Per le numerose violazioni del **comma 3**, relative all'inosservanza delle prescrizioni applicabili al trasporto di merci pericolose, sono previste sanzioni pecuniarie differenziate, cui si associano, a seconda della fattispecie, l'**immobilizzazione del veicolo**, il **divieto di marcia**, il **divieto di guida per sessanta giorni** e la decurtazione da **2 a 10 punti**. La fattispecie più grave è quella prevista dalla lettera ***a)***, relativa al trasporto di merci pericolose il cui trasporto è vietato, salvo speciali autorizzazioni: si applicano la sanzione da **2.000 a 8.000 euro**, l'**immobilizzazione del veicolo**, il **divieto di marcia**, il **divieto di guida per sessanta giorni** e la decurtazione di **10 punti**.

Le ulteriori fattispecie del comma 3 sono graduate in relazione alla rilevanza della violazione. La Tabella 1 contempla, tra l'altro, sanzioni da **150 a 600 euro**, **170 a 680 euro** e **400 a 1.600 euro**, con combinazioni diverse di sanzioni accessorie e decurtazioni. Ad esempio, l'inosservanza del divieto di transito in galleria è punita con **150-600 euro e 2 punti**; il superamento dei quantitativi trasportabili previsti per determinate classi di pericolo con **170-680 euro, immobilizzazione e 2 punti**; l'inosservanza delle precauzioni contro le cariche elettrostatiche con **400-1.600 euro, divieto di marcia per sessanta giorni, divieto di guida per sessanta giorni e 4 punti**; le violazioni relative alle etichette di pericolo con **400-1.600 euro**, immobilizzazione, divieto di marcia e divieto di guida per sessanta giorni, oltre alla decurtazione di **10 punti**.

Per le violazioni del **comma 4**, la lettera ***a)***, relativa all'inidoneità degli equipaggiamenti prescritti, è punita con la sanzione da **170 a 680 euro** e con l'**immobilizzazione del veicolo**, senza decurtazione di punti; la lettera ***b)***, relativa alla mancanza dei documenti prescritti a bordo, comporta invece la sanzione da **150 a 600 euro**, senza sanzioni accessorie né punti. La violazione residuale prevista dal **comma 5** è parimenti punita con la sanzione da **150 a 600 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione.

Per il superamento della **massa complessiva a pieno carico** indicata nel documento di circolazione, disciplinato dal **comma 6**, la Tabella 1 distingue in base alla massa del veicolo o del complesso e all'entità percentuale dell'eccedenza. Per i veicoli fino a **12 tonnellate** le fasce sono: fino al 5 per cento, oltre il 5 e fino al 15 per cento, oltre il 15 e fino al 25 per cento e oltre il 25 per cento; per quelli superiori a **12 tonnellate**, le soglie sono invece fino al 5 per cento, oltre il 5 e fino al 10 per cento, oltre il 10 e fino al 20 per cento e oltre il 20 per cento. Le sanzioni vanno da **80-320 euro** a **850-3.400 euro** e, in tutte le ipotesi, sono accompagnate dall'**immobilizzazione del veicolo** e dalla decurtazione di **4 punti**.

Per il **comma 11**, relativo al trasporto di merci pericolose con **veicoli eccezionali o in condizioni di eccezionalità**, la Tabella 1 distingue due ipotesi. In mancanza delle prescritte autorizzazioni si applicano la sanzione da **2.000 a 8.000 euro**, l'**immobilizzazione del veicolo**, il **divieto di marcia**, il **divieto di guida per sessanta giorni** e la decurtazione di **10 punti**. In caso di violazione delle prescrizioni contenute nell'autorizzazione si applicano invece la sanzione da **800 a 3.200 euro**, l'**immobilizzazione del veicolo** e la decurtazione di **4 punti**.

Il principale termine di raffronto è costituito dall'**articolo 168 del Codice della strada vigente**, che disciplina il trasporto su strada delle merci pericolose mediante rinvio all'**Accordo ADR** e alla relativa normativa di recepimento. La disciplina vigente già distingue le violazioni relative all'autorizzazione, alle prescrizioni tecniche e di sicurezza e alle altre condizioni di trasporto. In particolare, il vigente articolo 168 prevede, per il trasporto senza la prescritta autorizzazione o in violazione delle relative condizioni, una sanzione pecuniaria e la **sospensione della patente e della carta di circolazione da due a sei mesi**; la medesima durata della sospensione è prevista per determinate violazioni delle prescrizioni tecniche e di sicurezza riconducibili alla responsabilità del trasportatore o del conducente.

Per le eccedenze di massa, il vigente **articolo 168, comma 7**, rinvia alle sanzioni dell'articolo 167, comma 2, applicate in misura doppia; lo schema sostituisce tale rinvio con una disciplina direttamente articolata nella Tabella 1, basata sulle nuove soglie percentuali e sulle due classi di massa fino a e oltre **12 tonnellate**.

Nel complesso, lo schema conserva il principio della **graduazione delle sanzioni in funzione della gravità della violazione**, ma rende il sistema più analitico, individuando per ciascuna fattispecie l'importo pecuniario, le eventuali **sanzioni accessorie** e la **decurtazione di punti** applicabili.

L'**articolo 103** (*Norme in materia sociale*) richiama, al **comma 1**, la normativa unionale in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (il regolamento (CE) n. 561/2006) e l'articolo 106.

Il **comma 2** disciplina l'**esibizione** dei registri di servizio, degli estratti e degli orari di servizio.

Il **comma 3** elenca analiticamente, alle lettere da *a)* a *o)*, gli obblighi del conducente relativi ai **periodi di guida** giornaliero, settimanale e bisettimanale, alle **interruzioni** e ai **periodi di riposo** giornaliero (almeno undici ore, nove in caso di riduzione) e settimanale (almeno quarantacinque ore, ventiquattro in caso di riduzione), alla relativa compensazione e al regime dei trasporti internazionali di merci e dei servizi occasionali di passeggeri, fatte salve le deroghe previste dalla normativa unionale vigente.

Il **comma 4** prevede che, tra le **ore 22 e le ore 6**, quando a bordo ci sono più conducenti, il conducente osservi una pausa non oltre le tre ore di guida; il **comma 5** vieta di effettuare a bordo il **riposo settimanale regolare** o **il riposo settimanale superiore a quarantacinque ore** effettuato in compensazione di un precedente riposo settimanale ridotto; il **comma 6** impone di detenere a bordo l'estratto del registro o la copia dell'orario di servizio e ne vieta la manomissione; i **commi 7 e 8** disciplinano le **deroghe** per raggiungere un punto di sosta appropriato, la sede del datore di lavoro o il luogo di residenza, con obbligo di registrarne le motivazioni e di compensare l'estensione entro la terza settimana successiva.

I **commi da 9 a 11** recano una clausola di chiusura per le altre disposizioni del regolamento, ne estendono l'applicazione a tutti i conducenti in caso di multipresenza e stabiliscono che il rispetto delle prescrizioni è documentato attraverso le registrazioni dei dispositivi di controllo e i documenti di servizio.

Il riferimento vigente è l'articolo 174 del codice. Secondo il testo a fronte, la disposizione è formulata in coerenza con il regolamento (CE) n. 561/2006, superando l'impostazione dell'articolo 174, non più adeguata alle numerose fattispecie di violazione.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede per le violazioni dell'**articolo 103** un sistema articolato e graduato in relazione alla gravità delle inosservanze concernenti i **tempi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo**.

Per le violazioni del **comma 3** sono previste sanzioni pecuniarie differenziate in funzione dell'entità dello scostamento dai limiti prescritti, comprese tra **40 e 160 euro** per le fattispecie meno gravi e **400 e 1.600 euro** per quelle di maggiore entità. A tutte le fattispecie del comma 3 si associa il **divieto di guida a tempo**

indeterminato; la decurtazione del punteggio varia, a seconda della violazione, fino a **4 punti**. Il divieto cessa, ai sensi dell'**Allegato III.2, articolo 1, lettera *e)*** , a seguito del completamento del periodo di riposo o di interruzione non fruito e degli eventuali periodi di compensazione.

Per il **comma 4**, relativo alla guida in **multipresenza tra le ore 22 e le ore 6**, il conducente è tenuto a osservare una pausa non oltre le tre ore di guida. La Tabella 1 prevede una sanzione da **300 a 1.200 euro** quando la guida si protrae per un periodo inferiore a quattro ore e trenta minuti e da **400 a 1.600 euro** quando raggiunge o supera tale durata. In entrambe le ipotesi si applicano il **divieto di guida a tempo indeterminato** e la decurtazione di **4 punti**.

La violazione del **comma 5**, relativa all'effettuazione a bordo del veicolo del **periodo di riposo settimanale regolare** o di quello superiore a quarantacinque ore fruito in compensazione di un precedente riposo settimanale ridotto, è punita con la sanzione da **400 a 1.600 euro** e con la decurtazione di **4 punti**, senza sanzioni accessorie.

Per la violazione del **comma 6**, relativa alla mancata detenzione a bordo dell'**estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio**, ove previsti, nonché all'alterazione dei medesimi documenti, si applicano la sanzione da **300 a 1.200 euro** e la decurtazione di **4 punti**, senza sanzioni accessorie.

Le violazioni dei **commi 7, 8 e 9** sono punite con la sanzione da **40 a 160 euro**. Per il **comma 7**, relativo alla mancata registrazione delle motivazioni delle deroghe consentite ai tempi di guida e di riposo, e per il **comma 9**, relativo alle ulteriori violazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 non contemplate dalle precedenti disposizioni, non sono previste sanzioni accessorie né decurtazioni di punti. Per il **comma 8**, relativo alla mancata fruizione, entro la fine della terza settimana successiva, del periodo di riposo equivalente all'estensione della guida effettuata ai sensi del comma 7, si applica anche il **divieto di guida a tempo indeterminato**, senza decurtazione di punti.

Si segnala che, con riferimento al **comma 3, lettera *b)***, la Tabella 1 prevede, per il superamento del periodo massimo di guida ininterrotta di quattro ore e trenta minuti, la decurtazione di **4 punti** quando l'attività di guida è pari o superiore a cinque ore e inferiore a sei ore, a fronte di una sanzione pecuniaria da **170 a 680 euro**; per la più grave ipotesi in cui la guida sia pari o superiore a sei ore, la sanzione pecuniaria è elevata a **200-800 euro**, mentre la decurtazione è ridotta a **2 punti**.

L'**articolo 104** (*Durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto internazionale di persone o di cose che rientrano nell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada*) disciplina i tempi di guida e di riposo dei conducenti soggetti all'**Accordo AETR**, concluso a Ginevra il 1° luglio 1970 e ratificato ai sensi della legge n. 112 del 1976.

Il **comma 1** stabilisce che la durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose ai quali non si applicano le disposizioni

dell'articolo 103, nonché i relativi controlli, siano disciplinati dalle norme dell'**Accordo AETR**. La normativa unionale vigente individua i veicoli ai quali si applicano le disposizioni dell'Accordo.

Il **comma 2** prevede che i conducenti di veicoli non provvisti di tachigrafo documentino l'attività di guida e i prescritti periodi di interruzione e riposo mediante **fogli di registrazione quotidiana**, compilati manualmente in modo completo e non alterati, da esibire agli organi di controllo.

Il **comma 3** estende ai conducenti soggetti all'Accordo AETR gli obblighi previsti dall'articolo 103, comma 3, **ad eccezione della lettera *m)***, e dai **commi da 4 a 8** del medesimo articolo.

Il **comma 4** impone al conducente il rispetto delle **ulteriori disposizioni dell'Accordo AETR** diverse da quelle richiamate dal comma 3. Il **comma 5** stabilisce che, in caso di **multipresenza**, le disposizioni dei commi 3 e 4 si applichino a tutti i conducenti; il **comma 6** estende infine la disciplina anche ai veicoli immatricolati nel territorio di uno Stato non parte contraente dell'Accordo.

Secondo la relazione illustrativa, l'articolo 104 si pone in linea con l'**articolo 178 del Codice della strada vigente** e richiama obblighi internazionali già vigenti in materia di tempi di guida e di riposo, nonché di documentazione e controllo dell'attività dei conducenti soggetti all'Accordo AETR.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, individua direttamente, con riferimento all'**articolo 104**, la violazione del **comma 4**, relativa all'inosservanza delle ulteriori disposizioni dell'**Accordo AETR** non già ricondotte, attraverso il comma 3, alla disciplina dell'articolo 103 e diverse da quelle concernenti l'uso del tachigrafo.

Per tale violazione è prevista una **sanzione amministrativa pecuniaria da 40 a 160 euro**, senza **sanzioni accessorie** e senza **decurtazione di punti**.

L'**articolo 105** (*Responsabilità delle imprese di trasporto in materia sociale nel settore dei trasporti su strada*), di nuova introduzione, **vieta** all'**impresa di trasporto**, al **comma 1**, **sistemi retributivi o incentivanti** basati sulle **distanze percorse**, sulla **rapidità** della consegna o sul **volume** delle merci, se tali da mettere in pericolo la sicurezza stradale o incoraggiare violazioni della normativa sociale.

I **commi da 2 a 4** impongono all'impresa di **organizzare l'attività dei conducenti**, fornire istruzioni ed effettuare controlli, sostenere le **spese di**

alloggio fuori dal veicolo e consentire il **rientro** alla sede del datore di lavoro o al luogo di residenza nell'arco di quattro settimane consecutive.

Il **comma 5** estende alle imprese che effettuano trasporti soggetti all'**AETR** gli obblighi previsti dai commi 1, 2 e 4; il **comma 6** impone la conservazione dei documenti prescritti dalla normativa unionale o dall'Accordo AETR.

Il **comma 7** prevede che delle violazioni degli articoli 103 e 104 commesse dal conducente **risponda anche l'impresa** che lo impiega, salvo che dimostri di aver adempiuto agli obblighi previsti.

Il **comma 8** consente all'impresa di trasmettere, entro sessanta giorni dalla contestazione o notificazione del verbale, documentazione idonea a provare l'esclusione della responsabilità; la trasmissione **interrompe i termini** per i ricorsi e l'ufficio, entro trenta giorni, archivia il verbale o notifica i motivi ostativi.

Secondo la relazione illustrativa, tali profili sono oggi solo in parte desumibili dall'articolo 174 del codice e dalla normativa unionale; secondo il testo a fronte, la disposizione disciplina gli obblighi delle imprese derivanti dal regolamento (CE) n. 561/2006 e dall'Accordo AETR, prevedendo la responsabilità dell'impresa per le violazioni commesse dal conducente, salvo che dimostri di avere adempiuto agli obblighi prescritti.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede per le violazioni dei **commi 1, 2, 3, 4 e 6** dell'articolo 105 un trattamento uniforme, consistente nella sanzione amministrativa pecuniaria **da 400 a 1.600 euro**, senza **sanzioni accessorie** e senza **decurtazione di punti**.

La medesima cornice sanzionatoria si applica pertanto alle violazioni degli obblighi posti a carico dell'impresa in materia di **sistemi retributivi e incentivanti**, di organizzazione e controllo dell'attività dei conducenti, di sostenimento delle **spese di alloggio**, di organizzazione del rientro del conducente per la fruizione dei periodi di riposo e di **conservazione della documentazione prescritta** dalla normativa unionale o dall'Accordo AETR.

La **Tabella 1 non contempla invece autonome fattispecie sanzionatorie riferite ai commi 5, 7 e 8**.

L'**articolo 106** (*Uso del tachigrafo*) prevede, al **comma 1**, che nei casi previsti dalla normativa unionale (regolamento (UE) n. 165/2014) e dall'AETR i veicoli circolino provvisti di **tachigrafo**.

Il **comma 2** vieta al conducente di circolare, tra l'altro, con veicolo **sprovvisto di tachigrafo** o con tachigrafo non omologato, privo di sigilli, alterato o manomesso, con **dispositivi fraudolenti**, con carta del

conducente altrui o falsificata, con dati falsificati, occultati o distrutti, ovvero con tachigrafo non sottoposto a ispezione periodica o non calibrato.

Il **comma 3** individua ulteriori ipotesi di **uso scorretto** dei fogli di registrazione e della carta del conducente; il **comma 4** disciplina gli obblighi di registrazione e di esibizione; il **comma 5** reca una clausola di chiusura per le altre disposizioni del regolamento e dell'AETR; il **comma 6** disciplina l'utilizzo dei fogli di registrazione quotidiana compilati manualmente per i veicoli immatricolati in Stati non contraenti dell'AETR e, in determinati casi, per quelli immatricolati in Stati contraenti non soggetti all'obbligo del dispositivo di controllo.

Il **comma 7** consente, nelle more della regolarizzazione del dispositivo, la circolazione per un massimo di **dieci giorni** dalla contestazione, ovvero dalla ricezione della notificazione del verbale quando il conducente e il titolare della licenza o dell'autorizzazione non coincidono, a condizione che i dati siano registrati manualmente.

I **commi 8 e 9** prevedono l'invio del verbale all'ufficio metrico provinciale della Camera di commercio e all'ufficio della Motorizzazione e, in caso di sinistro con danni, la segnalazione all'**Ispettorato nazionale del lavoro** per la verifica presso l'impresa dei dati sui tempi di guida e di riposo dell'anno in corso.

Il riferimento vigente è l'articolo 179 del codice (e, per il comma 6, l'articolo 178); secondo il testo a fronte, il comma 5 consente di punire condotte non espressamente richiamate ma previste dal regolamento (UE) n. 165/2014.

Si segnala un possibile problema di coordinamento interno. L'**articolo 106, comma 2, lettera *f)*** vieta la circolazione con tachigrafo non funzionante, facendo salvi i casi di cui al comma 3, lettera ***h)***. Quest'ultima disposizione riguarda, tuttavia, l'omessa registrazione manuale dei dati nei casi in cui tale modalità è consentita, mentre la possibilità di proseguire temporaneamente la circolazione nelle more della regolarizzazione del dispositivo è disciplinata dal **comma 7**, che la consente per un periodo massimo di dieci giorni a condizione che i dati siano registrati manualmente.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, prevede per le violazioni dell'**articolo 106** un trattamento differenziato in relazione alla gravità delle condotte concernenti l'uso del tachigrafo.

Per le violazioni del **comma 2**, le lettere da ***a)*** a ***f)*** sono punite con la sanzione da **850 a 3.400 euro**, il **divieto di guida per quindici giorni** e la decurtazione di

10 punti; per le lettere ***g)***, ***h)*** e ***i)*** si applicano la sanzione da **2.000 a 8.000 euro**, il **divieto di guida per quindici giorni** e la decurtazione di **10 punti**; per la lettera ***l)*** sono previsti la sanzione da **750 a 3.200 euro**, il **divieto di guida per quindici giorni** e la decurtazione di **6 punti**.

Per il **comma 3**, la Tabella distingue due gruppi di violazioni. Le fattispecie di cui alle lettere ***a)***, ***e)*** e ***g)*** sono punite con la sanzione da **80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti; quelle di cui alle lettere ***b)***, ***c)***, ***d)***, ***e)***, ***f)*** e ***h)*** sono invece punite con la sanzione da **850 a 3.400 euro**, il **divieto di guida per quindici giorni** e la decurtazione di **6 punti**.

Per le violazioni del **comma 4**, relative agli ulteriori obblighi di registrazione, corretto utilizzo del tachigrafo ed esibizione della documentazione, la sanzione è pari a **80-320 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti. Le violazioni residuali del **comma 5**, concernenti ulteriori disposizioni del regolamento (UE) n. 165/2014 o dell'Accordo AETR non specificamente contemplate dall'articolo, sono punite con la sanzione da **170 a 680 euro**, senza ulteriori conseguenze accessorie.

Per il **comma 6**, la Tabella 1 distingue due ipotesi: la violazione dell'obbligo di avere e tenere correttamente il **foglio di registrazione** è punita con la sanzione da **800 a 3.200 euro** e con il **divieto di guida per quindici giorni**; l'**alterazione del foglio di registrazione** è invece punita con la sanzione da **2.000 a 8.000 euro** e con il **divieto di guida per trenta giorni**. In entrambi i casi non è prevista decurtazione di punti.

Infine, la violazione del **comma 7, terzo periodo**, relativa alla prosecuzione della circolazione oltre dieci giorni dalla contestazione della violazione concernente la presenza o il malfunzionamento del tachigrafo, senza che il dispositivo sia stato regolarizzato, è punita con la sanzione da **80 a 320 euro**, il **divieto di marcia a tempo indeterminato** e la decurtazione di **3 punti**.

Si segnala che, con riferimento al **comma 3 dell'articolo 106**, la **Tabella 1** include la lettera ***e)*** sia tra le fattispecie punite con la sanzione da **80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti, sia tra quelle soggette alla sanzione da **850 a 3.400 euro**, al **divieto di guida per quindici giorni** e alla decurtazione di **6 punti**.

L'**articolo 107** (*Responsabilità delle imprese di trasporto sull'uso del tachigrafo nel settore dei trasporti su strada*), di nuova introduzione, disciplina gli obblighi posti a carico delle imprese di trasporto in materia di corretto utilizzo del tachigrafo, formazione dei conducenti, conservazione dei dati e controlli interni.

Il **comma 1** vieta all'impresa di mettere in circolazione un veicolo sprovvisto di tachigrafo ovvero con tachigrafo manomesso o non funzionante.

Ai sensi dei **commi 2 e 3**, l'impresa non può fornire incentivi che possano incoraggiare l'uso improprio del tachigrafo; deve organizzare

l'attività dei conducenti, fornire loro adeguata **formazione** e opportune istruzioni ed effettuare controlli regolari. Deve inoltre provvedere al **trasferimento e alla conservazione dei dati** dell'unità di bordo e della carta del conducente, nonché dei fogli di registrazione o dei tabulati, per almeno un anno dalla data di utilizzo, e mettere a disposizione un numero sufficiente di **fogli di registrazione** o garantire agli organi di controllo la possibilità di stampare i dati provenienti dal tachigrafo.

Il **comma 4** prevede che delle violazioni dell'articolo 106 commesse dal conducente **risponda anche l'impresa di trasporto che lo impiega**, salvo che essa dimostri di non essere responsabile della violazione per aver adempiuto agli **obblighi previsti dalla normativa unionale vigente in materia di tachigrafi**. Si applica inoltre la procedura di cui all'**articolo 105, comma 8**, che consente all'impresa di presentare documentazione idonea a dimostrare l'esclusione della propria responsabilità.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione disciplina in modo specifico le violazioni del **regolamento (UE) n. 165/2014** in materia di impiego del tachigrafo imputabili alle imprese di trasporto.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, differenzia le sanzioni previste per le violazioni dell'**articolo 107** in relazione ai diversi obblighi posti a carico dell'impresa di trasporto in materia di utilizzo del tachigrafo.

La violazione del **comma 1**, relativa alla messa in circolazione di un veicolo sprovvisto di tachigrafo ovvero con tachigrafo manomesso o non funzionante, è punita con la **sanzione da 850 a 3.400 euro**.

Per le violazioni del **comma 2, lettere *a), b)*** e ***c)***, concernenti, rispettivamente, il divieto di fornire ai conducenti incentivi che possano incoraggiare l'uso improprio del tachigrafo e gli obblighi di organizzazione, formazione, istruzione e controllo dei conducenti, è prevista la **sanzione da 800 a 3.200 euro**.

Con riferimento al **comma 3**, la violazione della **lettera *a)***, relativa agli obblighi di trasferimento e conservazione dei dati dell'unità di bordo e della carta del conducente, nonché dei fogli di registrazione o dei tabulati, è punita con la **sanzione da 400 a 1.600 euro**; la violazione della **lettera *b)***, concernente l'obbligo di mettere a disposizione dei conducenti un numero sufficiente di fogli di registrazione o di consentire la stampa dei dati provenienti dal tachigrafo, è invece punita con la **sanzione da 500 a 2.000 euro**.

Per nessuna delle fattispecie contemplate dall'articolo 107 nella Tabella 1 sono previste **sanzioni accessorie** o **decurtazioni di punti**.

L'**articolo 108** (*Circolazione dei veicoli dotati di limitatore di velocità*), **di nuova introduzione**, disciplina l'obbligo di utilizzo del limitatore di velocità e i relativi divieti.

Il **comma 1** vieta di condurre su strada veicoli sprovvisti del dispositivo nei casi previsti dalla normativa europea; il **comma 2** vieta la circolazione con limitatore manomesso o alterato, con dispositivo fraudolento, avente caratteristiche non conformi, non installato da un'officina autorizzata o comunque non funzionante. Il **comma 3** pone corrispondenti divieti a carico dell'**impresa che ha la disponibilità del veicolo**.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione reca una disciplina autonoma del limitatore di velocità, distinta da quella relativa al tachigrafo.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, differenzia le sanzioni previste per le violazioni dell'**articolo 108** in relazione alla natura e alla gravità delle condotte concernenti il limitatore di velocità.

La violazione del **comma 1**, relativa alla conduzione su strada di veicoli sprovvisti del prescritto limitatore di velocità, è punita con la **sanzione da 1.000 a 4.000 euro**, il **divieto di guida per quindici giorni** e la **decurtazione di 8 punti**.

Per le violazioni del **comma 2, lettere *a)* e *b)***, concernenti la circolazione con limitatore **manomesso o alterato** ovvero in presenza di un **dispositivo fraudolento** idoneo a influire sul corretto funzionamento del limitatore, è prevista la **sanzione da 2.000 a 8.000 euro**, accompagnata dal **divieto di guida permanente** e dalla **decurtazione di 8 punti**. La violazione della **lettera *c)***, relativa all'impiego di un limitatore avente caratteristiche non conformi alla normativa vigente, è punita con la **sanzione da 850 a 3.400 euro**, il **divieto di guida per quindici giorni** e la **decurtazione di 6 punti**; per la violazione della **lettera *d)***, concernente l'utilizzo di un limitatore non installato da un'officina autorizzata, si applicano la medesima **sanzione da 850 a 3.400 euro** e il **divieto di guida per quindici giorni**, con **decurtazione di 4 punti**. La violazione della **lettera *e)***, relativa all'impiego di un limitatore altrimenti non funzionante, è invece punita con la **sanzione da 80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti.

Per le violazioni del **comma 3**, poste direttamente a carico dell'impresa che ha la disponibilità del veicolo, la Tabella 1 prevede sanzioni pecuniarie differenziate, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti. In particolare, la messa in circolazione di un veicolo **sprovvisto di limitatore**, con limitatore **manomesso o alterato** ovvero munito di **dispositivo fraudolento** è punita con la **sanzione da 850 a 3.400 euro**; la messa in circolazione di un veicolo con limitatore avente **caratteristiche non conformi** è punita con la **sanzione da 1.000 a 4.000 euro**; l'installazione effettuata da un'**officina non autorizzata** comporta invece la **sanzione da 750 a 3.000 euro**.

Si segnala, infine, che la **Tabella 1** assoggetta la violazione dell'**articolo 108, comma 3, lettera *c)***, relativa alla messa in circolazione di un veicolo con limitatore avente caratteristiche non rispondenti alla normativa vigente, alla **sanzione da 1.000 a 4.000 euro**, superiore a quella da **850 a 3.400 euro** prevista

dalle **lettere *a)* e *b)*** per la messa in circolazione di un veicolo sprovvisto di limitatore, con limitatore manomesso o alterato ovvero munito di dispositivo fraudolento.

L'**articolo 109** (*Circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizione di eccezionalità*) vieta, al **comma 1**, la circolazione di veicoli eccezionali o trasporti in condizioni di eccezionalità **senza l'autorizzazione** di cui al Titolo VII e, al **comma 2**, anche se autorizzati, in caso di mancato rispetto dei **percorsi prestabiliti** (con esclusione delle tratte di ultimo miglio non prevedibili e delle difformità dovute a chiusure di strade, indisponibilità di aree di sosta o ordini della polizia stradale), dei **periodi di validità**, dell'obbligo di **scorta** e dei **limiti massimi dimensionali o di massa**.

Il **comma 4** prevede specifiche **tolleranze** per il superamento dei limiti di massa e di sagoma, escludendo l'applicazione dei commi 1 e 2 quando l'eccedenza non supera, rispettivamente, il **5 per cento** e il **2 per cento** dei limiti previsti, fermo restando che la tolleranza dimensionale non opera quando il superamento comporta l'obbligo della scorta.

I **commi da 5 a 9** disciplinano l'obbligo del conducente di avere con sé l'autorizzazione, la circolazione dei **mezzi d'opera**, la **responsabilità concorrente del proprietario del veicolo e del committente** per le violazioni dei commi da 1 a 4, limitatamente, per quest'ultimo, ai trasporti eseguiti **per suo conto esclusivo**, e gli obblighi del personale di **scorta tecnica**.

Il riferimento vigente è l'articolo 10 del codice; secondo la relazione illustrativa, lo schema ne conserva la sostanza, organizzandola in stretto collegamento con il Titolo VII.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, differenzia le sanzioni previste per le violazioni dell'**articolo 109** in relazione alla natura delle prescrizioni violate.

Le violazioni dei **commi 1 e 2**, concernenti, rispettivamente, la circolazione senza la prescritta autorizzazione e l'inosservanza delle principali prescrizioni contenute nell'autorizzazione, sono punite con la **sanzione da 750 a 3.000 euro**, cui si aggiungono il **divieto di guida per trenta giorni** e il **divieto di marcia per trenta giorni**, senza decurtazione di punti. La violazione del **comma 3**, relativa alle ulteriori prescrizioni contenute nell'autorizzazione, è invece punita con la **sanzione da 150 a 600 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti.

La violazione del **comma 5**, relativa all'obbligo del conducente di avere con sé durante la circolazione l'autorizzazione prevista per i veicoli eccezionali e i trasporti in condizioni di eccezionalità, è punita con la **sanzione da 40 a 160 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti.

Per le violazioni dei **commi 6 e 7** è prevista la **sanzione da 400 a 1.600 euro**. Nel caso del **comma 6**, relativo al divieto di effettuare trasporti o circolare con mezzi d'opera che superano i limiti di massa indicati nel relativo titolo abilitativo al di fuori dei casi e delle condizioni consentiti dal Titolo VII, si applica anche il **divieto di marcia per trenta giorni**. Per il **comma 7**, relativo al transito dei mezzi d'opera eccedenti i limiti di massa sulle strade e autostrade non percorribili ai sensi del Titolo VII, non sono invece previste sanzioni accessorie né decurtazione di punti.

La violazione del **comma 9**, relativa all'inosservanza, da parte del personale abilitato alla **scorta tecnica**, delle prescrizioni e delle modalità di svolgimento previste dall'autorizzazione e dal Titolo VII, è punita con la **sanzione da 400 a 1.600 euro**; in caso di **recidiva nel biennio** si applica inoltre il **divieto di guida per trenta giorni**, senza decurtazione di punti.

Si segnala, infine, un possibile problema di coordinamento tra l'**articolo 109, comma 5**, che impone al conducente di avere con sé l'autorizzazione alla circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità, e l'**articolo 93, comma 1, lettera *h)***, che comprende la medesima autorizzazione tra i documenti che il conducente deve possedere ed esibire durante la circolazione. Per entrambe le violazioni la **Tabella 1** prevede la **sanzione da 40 a 160 euro**; tuttavia, soltanto per la violazione dell'articolo 93, comma 1, lettera *h)*, è prevista anche l'**immobilizzazione del veicolo**.

L'**articolo 110** (*Circolazione dei carri allegorici*), di nuova introduzione, consente, al **comma 1**, la circolazione dei **carri allegorici**, anche in deroga ai limiti di dimensioni e massa, al solo fine della **manifestazione**, durante la sospensione o il divieto di circolazione, a velocità non superiore a **10 km/h**, alle condizioni previste dall'articolo 215.

Il **comma 2** consente la circolazione dei carri allegorici su strade aperte al traffico per il solo **trasferimento**, a velocità non superiore a **30 km/h**, nel rispetto delle condizioni previste dall'**articolo 215**, senza persone a bordo, ad eccezione di quelle consentite dai documenti di circolazione, esclusivamente nelle **ore diurne** e per **brevi periodi temporali e distanze ridotte**.

Ai sensi del **comma 3**, il trasferimento è subordinato all'**autorizzazione dell'ente proprietario** o gestore della strada, sulla base dell'autorizzazione del Comune, e alla presenza di **scorta tecnica** effettuata da personale abilitato ai sensi dell'articolo 28, comma 1, lettera a).

Secondo la relazione illustrativa, la materia è oggi affidata a regole sparse e lo schema crea una disciplina unitaria; secondo il testo a fronte, l'articolo integra le disposizioni sulle caratteristiche costruttive di tali veicoli.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, differenzia le sanzioni previste per le violazioni dell'**articolo 110**.

La violazione del **comma 1**, relativa all'inosservanza delle condizioni previste per la circolazione dei carri allegorici durante lo svolgimento della manifestazione, ivi compreso il limite di velocità di **10 km/h**, è punita con la **sanzione pecuniaria da 80 a 320 euro**, cui consegue il **divieto di marcia a tempo indeterminato**, senza decurtazione di punti.

La violazione del **comma 2**, relativa alle condizioni previste per la circolazione dei carri allegorici su strade aperte al traffico ai fini del solo trasferimento, è punita con la **sanzione da 200 a 800 euro** e con l'**immobilizzazione del veicolo**, senza decurtazione di punti.

Con riferimento al **comma 3**, la circolazione in assenza della prescritta **autorizzazione dell'ente proprietario o gestore della strada**, di cui alla lettera *a)*, è punita con la **sanzione da 200 a 800 euro** e con l'**immobilizzazione del veicolo**. La violazione dell'obbligo di avvalersi della **scorta tecnica** previsto dalla lettera *b)* è invece punita con la **sanzione da 170 a 680 euro**, cui consegue parimenti l'**immobilizzazione del veicolo**. Per entrambe le fattispecie non è prevista decurtazione di punti.

L'**articolo 111** (*Trasporto di passeggeri su autobus NCC e di linea*) prevede che il conducente di autobus destinati al **noleggio con conducente** o a **servizi di linea**, durante il trasporto di passeggeri e fermo restando quanto previsto dal Titolo VIII, verifichi che non sia superato il **numero massimo di passeggeri** indicato sui documenti di circolazione, accerti la presenza di **dispositivi antincendio** conformi e idonei, assicuri che sia mantenuto libero il passaggio in prossimità delle **uscite di sicurezza** e verifichi che i passeggeri siano **correttamente seduti**, salvo i casi in cui è autorizzato il trasporto in piedi.

Il testo a fronte richiama gli articoli 169, comma 7, 71 e 72 del codice vigente e indica che la norma riprende alcune disposizioni del D.M. 18 aprile 1977, oggetto di specificazione nella prassi amministrativa (circolare del Ministero dell'interno del 23 marzo 2018). Secondo la relazione illustrativa, il codice vigente non dedica una norma autonoma a tali obblighi.

Quanto alla **disciplina sanzionatoria**, la **Tabella 1**, richiamata dall'**articolo 121**, differenzia le sanzioni previste per le violazioni dell'**articolo 111** in relazione ai diversi obblighi posti a carico del conducente di autobus destinati al noleggio con conducente o ai servizi di linea.

Le violazioni del **comma 1, lettere *a)* e *d)***, relative, rispettivamente, al superamento del numero massimo di passeggeri indicato nei documenti di circolazione e alla mancata verifica della corretta sistemazione dei passeggeri, salvo i casi in cui sia autorizzato il trasporto in piedi, sono punite con la **sanzione da 170 a 680 euro**.

Le violazioni del **comma 1, lettere *b)* e *c)*** sono invece punite con la **sanzione da 80 a 320 euro**. La lettera ***b)*** riguarda l'obbligo di accertare la presenza a bordo di **dispositivi antincendio conformi ai requisiti di legge e idonei all'uso**; la lettera ***c)*** impone di assicurare che sia mantenuto libero il passaggio in prossimità delle **uscite di sicurezza** previste per legge.

Per tutte le fattispecie dell'**articolo 111** contemplate dalla Tabella 1 non sono previste **sanzioni accessorie** né **decurtazioni di punti**.

Si segnala che la descrizione della violazione dell'**articolo 111, comma 1, lettera c)**, contenuta nella **Tabella 1**, fa riferimento all'obbligo di accertarsi che le uscite di sicurezza siano «efficienti e nel numero previsto», mentre la disposizione richiamata impone al conducente di **assicurare che sia mantenuto libero il passaggio in prossimità delle uscite di sicurezza**.

CAPO X – DELLE ATTIVITÀ INERENTI AI VEICOLI ED AI CONDUCENTI

Articoli 112-117
(Delle attività inerenti ai veicoli ed ai conducenti)

Gli **articoli da 112 a 117** (**Capo X** del **Titolo II**) disciplinano le **attività inerenti ai veicoli e ai conducenti**, riunendo disposizioni relative alla conformità e all'omologazione dei veicoli e dei relativi dispositivi, alle revisioni periodiche, alla segnaletica stradale, alla formazione dei conducenti e alle campagne di richiamo. Il Capo reca inoltre specifiche disposizioni volte ad assicurare il coordinamento della disciplina nazionale con la **normativa dell'Unione europea in materia di omologazione dei veicoli e vigilanza del mercato**.

Il **Capo X** (**articoli da 112 a 117**) del **Titolo II** reca disposizioni relative alle **attività inerenti ai veicoli ed ai conducenti**, riunendo in un quadro unitario materie che nel codice vigente risultano disciplinate in disposizioni collocate in ambiti diversi.

In particolare, il Capo disciplina le attività relative alla **produzione, importazione, commercializzazione, omologazione e controllo dei veicoli e dei dispositivi di equipaggiamento**, nonché quelle concernenti la **segnaletica stradale**, le **revisioni periodiche**, la **formazione dei conducenti** e le **campagne di richiamo**. Le disposizioni presentano, nel complesso, carattere prevalentemente **tecnico, regolatorio, repressivo e di vigilanza**, essendo dirette ad assicurare la conformità dei veicoli, dei dispositivi e delle attività connesse alla sicurezza della circolazione.

Il riordino opera in larga parte in continuità con la disciplina vigente, coordinando in un unico Capo fattispecie oggi riconducibili, tra gli altri, agli articoli **45, 77, 80, 80-*bis*, 92 e 123** del codice della strada. A tale funzione di riordino si affianca, con l'articolo 116, il coordinamento del sistema nazionale con la **normativa dell'Unione europea in materia di omologazione dei veicoli e vigilanza del mercato**, mediante la previsione di specifiche conseguenze sanzionatorie per la violazione di obblighi già posti dalla disciplina europea.

Sotto il profilo del rispetto dei **principi e criteri direttivi di delega**, la disciplina del Capo X appare riconducibile, anzitutto, **all'articolo 35, comma 3, lettera *a)***, della **legge n. 177 del 2024**, che richiede il **riordino, il coordinamento e l'armonizzazione** della disciplina vigente: il Capo concentra infatti in un medesimo ambito sistematico disposizioni attualmente collocate in parti diverse del codice e ne coordina il contenuto con la normativa tecnica e unionale di

settore. Assumono inoltre rilievo i criteri di cui alle lettere ***e)*** e ***f)*** del medesimo comma 3, relativi, rispettivamente, alla revisione del sistema sanzionatorio secondo criteri di **efficacia, ragionevolezza, proporzionalità e deterrenza** e alla **graduazione delle sanzioni** in rapporto alla gravità, alla frequenza e all'effettiva pericolosità delle condotte.

Viene altresì in rilievo il principio generale posto dall'**articolo 35, comma 2, alinea**, secondo cui i decreti legislativi adottati nell'esercizio della delega **«recepiscono comunque le disposizioni di cui alla presente legge»**.

L'**articolo 112** (*Fabbricazione e distribuzione veicoli e dispositivi di equipaggiamento non conformi*) disciplina i **divieti** relativi alla **produzione**, **importazione** e **commercializzazione** di veicoli, dispositivi di equipaggiamento, targhe e altri prodotti non conformi alle prescrizioni del codice.

Il **comma 1** vieta di **importare, produrre o mettere in commercio veicoli** destinati alla circolazione **non omologati, non approvati o non conformi al tipo omologato**, quando l'omologazione o l'approvazione siano richieste dalle disposizioni del Titolo VI.

Il **comma 2** vieta di fabbricare, produrre, porre in commercio o vendere **dispositivi di equipaggiamento, sistemi, componenti ed entità tecniche destinati ai veicoli**, qualora siano **privi dell'omologazione o dell'approvazione prescritta** ai sensi del Titolo VI.

Il **comma 3** vieta di fabbricare, produrre, porre in commercio o vendere **ciclomotori e cicli a propulsione** che sviluppino una **velocità superiore ai limiti previsti dal Titolo VI** e vieta altresì di **effettuare modifiche** idonee ad aumentarne la velocità oltre tali limiti.

Il **comma 4** vieta di fabbricare, produrre, porre in commercio o vendere **biciclette a pedalata assistita** che sviluppino una **velocità o** una **potenza netta superiori ai limiti stabiliti dal Titolo VI**.

Il **comma 5**, salvo quanto previsto dal codice penale e fuori dei casi di cui all'articolo 116, **vieta di rilasciare la dichiarazione o certificazione di conformità** di cui all'articolo 190 per veicoli non conformi al tipo omologato, nonché di rilasciare la relativa dichiarazione di conformità priva dei dati di identificazione richiesti.

Il **comma 6**, salvo quanto previsto dal codice penale, vieta di fabbricare abusivamente, vendere o comunque commercializzare o distribuire **targhe**

o contrassegni fabbricati abusivamente riferiti a veicoli a trazione animale o slitte (**lettera *a*)**), monopattini elettrici e cicli a propulsione (**lettera *b*)**), ciclomotori (**lettera *c*)**), motoveicoli, autoveicoli, filoveicoli, rimorchi, macchine agricole e macchine operatrici (**lettera *d*)**) e veicoli in circolazione di prova (**lettera *e*)**).

Il **comma 7**, salvo quanto previsto dal codice penale e quando i prodotti siano destinati all'uso o all'installazione su veicoli circolanti su strada, vieta l'importazione, la fabbricazione, la produzione e la commercializzazione di **caschi protettivi** per motocicli o ciclomotori di tipo non omologato (**lettera *a*)**), **dispositivi di ritenuta** di tipo non omologato (**lettera *b*)**) e **tachigrafi** non omologati o non conformi al prototipo omologato, nonché **carte tachigrafiche** non conformi (**lettera *c*)**).

Secondo la relazione tecnica, la disposizione si pone in linea di continuità con l'assetto normativo vigente e reca una disciplina di carattere repressivo e di vigilanza del mercato, volta a garantire la conformità dei veicoli, dei dispositivi e degli altri prodotti alle prescrizioni di omologazione e approvazione. Dalla tabella di raffronto emerge, tra l'altro, che il **comma 3** estende ai **cicli a propulsione** una disciplina già prevista per i ciclomotori.

Quanto alle **sanzioni**, la **Tabella 1** prevede:

- per la violazione del **comma 1**, la sanzione da **400 a 1.600 euro** quando la violazione riguarda cicli a propulsione, ciclomotori, macchine agricole o macchine operatrici e da **850 a 3.400 euro** per gli altri veicoli; in entrambi i casi è prevista la **confisca del veicolo**;
- per la violazione del **comma 2**, la sanzione da **170 a 680 euro**, elevata a **1.000-4.000 euro** quando la violazione riguarda sistemi frenanti, dispositivi di ritenuta, cinture di sicurezza o pneumatici; è prevista la **confisca della cosa oggetto della violazione**;
- per la violazione del **comma 3, primo periodo**, relativa alla fabbricazione, produzione o commercializzazione di ciclomotori o cicli a propulsione che superino i limiti di velocità, la sanzione da **1.000 a 4.000 euro**, con **confisca del veicolo**;
- per la violazione del **comma 3, secondo periodo**, relativa alle modifiche idonee ad aumentare la velocità oltre i limiti consentiti, la sanzione da **750 a 3.000 euro**, con **confisca del veicolo**;
- per la violazione del **comma 4**, relativa alle biciclette a pedalata assistita che superino i limiti di velocità o di potenza netta, la sanzione da **1.000 a 4.000 euro**, con **confisca del veicolo**;
- per la violazione del **comma 5**, la sanzione da **850 a 3.400 euro**; quando la violazione riguarda macchine agricole o macchine operatrici, la sanzione è invece da **40 a 160 euro**;

- per la violazione del **comma 6, lettera *a*)**, relativa a targhe o contrassegni abusivi riferiti a veicoli a trazione animale o slitte, la sanzione da **80 a 320 euro**;
- per la violazione del **comma 6, lettera *b*)**, relativa a monopattini elettrici e cicli a propulsione, la sanzione da **400 a 1.600 euro**, con **confisca del contrassegno**;
- per le violazioni del **comma 6, lettere *c*) e *d*)**, relative, rispettivamente, a ciclomotori e a motoveicoli, autoveicoli, filoveicoli, rimorchi, macchine agricole e macchine operatrici, la sanzione da **2.000 a 8.000 euro**, con **confisca della targa**;
- per la violazione del **comma 6, lettera *e*)**, relativa alle targhe di prova, la sanzione da **1.000 a 2.000 euro**, con **confisca della targa**;
- per le violazioni del **comma 7**, la sanzione da **850 a 3.400 euro**, con **confisca della cosa oggetto della violazione**.

L'**articolo 113** (*Falsità relative ai documenti provvisori di circolazione e di guida ed alle revisioni periodiche*) disciplina il **rilascio abusivo di documenti provvisori** di circolazione o di guida e le violazioni connesse alle **revisioni periodiche** effettuate dalle imprese autorizzate.

Il **comma 1** vieta di rilasciare abusivamente la ricevuta o l'estratto dei documenti di circolazione o di guida ovvero qualsiasi altro documento provvisorio.

Il **comma 2** impone alle imprese autorizzate a effettuare, in regime di concessione, le revisioni periodiche dei veicoli di cui all'articolo 235 di rispettare i termini e le modalità di effettuazione delle revisioni fissati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di consentire, con oneri a proprio carico, l'effettuazione di ispezioni e controlli da parte del medesimo Ministero.

Il **comma 3** vieta alle imprese autorizzate alle revisioni di rilasciare certificazioni non veritiere ovvero certificazioni rilasciate senza aver previamente effettuato la visita di revisione.

Il **comma 4** disciplina le **conseguenze delle violazioni** previste dai commi precedenti **sul titolo autorizzatorio dell'impresa**.

In particolare, qualora le violazioni di cui ai **commi 1 e 2** siano commesse **più di tre volte nell'arco di un triennio**, è disposta la **revoca dell'autorizzazione** prevista dall'**articolo 3** della legge 8 agosto 1991, n. 264; per le violazioni di cui al **comma 3**, relative al rilascio di certificazioni non veritiere o senza previa effettuazione della visita di revisione, la revoca consegue invece alla **singola violazione**.

Si ricorda che l'articolo 3 della legge n. 264 del 1991 assoggetta ad autorizzazione **l'esercizio dell'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto**. La revoca prevista dal comma 4 incide pertanto sul titolo che abilita all'esercizio di tale attività.

Rispetto alla disciplina vigente, l'articolo riordina disposizioni contenute principalmente negli **articoli 80 e 92** del codice della strada. Secondo la relazione tecnica, le previsioni non introducono innovazioni sostanziali e hanno natura repressiva, autorizzatoria e di vigilanza.

Quanto alle **sanzioni**, la **Tabella 1** prevede, per ciascuna delle violazioni di cui ai **commi 1, 2 e 3**, la sanzione amministrativa pecuniaria da **400 a 1.600 euro**. A tali sanzioni si aggiunge, nei casi previsti dal **comma 4**, la **revoca dell'autorizzazione**.

Rispetto alla **disciplina vigente** si registrano alcune differenze. In particolare, per il rilascio abusivo dei documenti provvisori, l'articolo 92, comma 3, del codice vigente dispone la revoca dell'autorizzazione alla **contestazione di tre violazioni nell'arco di un triennio**, mentre il comma 4 dell'articolo in esame la fa conseguire quando le violazioni dei commi 1 e 2 siano commesse **in numero superiore a tre** nel medesimo periodo.

Con riferimento alle revisioni, l'articolo 80, comma 16, del codice vigente prevede, in caso di accertata falsità della certificazione, la **cancellazione dell'impresa dal registro**; il nuovo articolo 113 prevede invece, per la violazione del comma 3, la sanzione pecuniaria da **400 a 1.600 euro** e, in ogni caso, la **revoca dell'autorizzazione**.

L'**articolo 114** (*Attività vietate connesse alla segnaletica stradale*) disciplina i **divieti** relativi alla **produzione, importazione e commercializzazione** di **segnaletica** e **dispositivi non conformi** alle prescrizioni del codice o ai provvedimenti di approvazione od omologazione.

Il **comma 1**, salvo quanto previsto dal codice penale, vieta l'importazione, la fabbricazione, la produzione e la commercializzazione di **segnaletica** destinata all'impiego sulla strada **non prevista o non conforme** a quella stabilita dal codice, dai decreti o dalle direttive ministeriali (**lettera *a*)**), nonché di **dispositivi**, **apparecchiature** e **altri mezzi tecnici** di controllo e regolazione del traffico e di accertamento e rilevamento automatico delle violazioni, soggetti ad approvazione od omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che **non** siano **conformi** alle prescrizioni del codice, dei decreti o delle direttive ministeriali (**lettera *b*)**).

Il **comma 2** vieta di fabbricare, produrre o commercializzare segnali e dispositivi che, pur appartenendo a una tipologia per la quale sia stato rilasciato un provvedimento di approvazione od omologazione ai sensi dell'articolo 269, comma 9, **presentino caratteristiche difformi rispetto al modello approvato od omologato**.

La disposizione mira quindi a garantire che i prodotti immessi sul mercato corrispondano effettivamente alle caratteristiche tecniche oggetto del provvedimento ministeriale. Resta inoltre ferma la possibilità di revocare il provvedimento di approvazione o di omologazione eventualmente rilasciato.

La disposizione riprende, secondo la relazione tecnica, l'**articolo 45 del codice della strada vigente** e ha contenuto tecnico, regolatorio e repressivo.

Quanto alle sanzioni, la **Tabella 1** prevede, per le violazioni sia del **comma 1** sia del **comma 2**, la sanzione amministrativa pecuniaria da **850 a 3.400 euro**, cui si accompagna la **confisca della cosa oggetto della violazione**.

L'**articolo 115** (*Attività vietate connesse alla formazione dei conducenti*) disciplina i divieti relativi alla gestione e all'esercizio dell'**attività di autoscuola** e allo svolgimento non autorizzato dell'**attività di insegnamento teorico** e di **istruzione pratica alla guida**.

Il **comma 1** vieta di **gestire un'autoscuola** senza aver presentato la segnalazione certificata di inizio attività (**SCIA**) ai sensi dell'articolo 188 ovvero in assenza dei requisiti ivi prescritti.

Il **comma 2**, salvo quanto previsto dal codice penale, vieta di **esercitare o concorrere ad esercitare abusivamente l'attività di autoscuola**. Costituisce **esercizio abusivo** l'istruzione o la formazione dei conducenti impartita in forma professionale o comunque a fine di lucro al di fuori di quanto disciplinato dall'articolo 96. La sanzione è adottata dalla **provincia territorialmente competente**, che dispone altresì l'**immediata cessazione dell'attività**.

L'interessato può conseguire una **nuova idoneità** trascorsi **cinque anni** dall'accertamento della violazione ovvero a seguito di intervenuta **riabilitazione**.

Il **comma 3** vieta di insegnare teoria nelle autoscuole o di impartire istruzione pratica alla guida sui veicoli delle autoscuole senza essere a ciò **abilitati e autorizzati**.

La disposizione riprende, secondo la relazione tecnica, l'**articolo 123 del codice della strada vigente** e ha natura repressiva e di vigilanza.

Quanto alle **sanzioni**, la **Tabella 1** prevede:

- per la violazione del **comma 1**, la sanzione da **10.000 a 40.000 euro**, con **cessazione dell'attività**;
- per la violazione del **comma 2**, la sanzione da **10.000 a 40.000 euro**, con **cessazione dell'attività**;
- per la violazione del **comma 3**, la sanzione da **170 a 680 euro**.

Con riferimento all'**esercizio abusivo dell'attività di autoscuola**, il trattamento sanzionatorio risulta modificato rispetto alla disciplina vigente. L'articolo 123, comma 11-*bis*, del codice vigente prevede infatti una sanzione amministrativa pecuniaria da **11.108 a 16.661 euro**, mentre la Tabella 1 allegata allo schema stabilisce una sanzione da **10.000 a 40.000 euro**, con un significativo incremento del limite massimo edittale.

Per la violazione relativa all'insegnamento teorico o all'istruzione pratica alla guida senza abilitazione e autorizzazione, la variazione dagli attuali **173-694 euro** ai **170-680 euro** previsti dallo schema appare invece riconducibile alla rimodulazione delle fasce sanzionatorie.

L'**articolo 116** (*Attività connesse alla produzione dei veicoli in conformità alle disposizioni dei Regolamenti europei*) reca disposizioni volte a sanzionare la violazione degli **obblighi** previsti dalla **normativa unionale** in materia di **omologazione dei veicoli** e di **vigilanza del mercato**.

Il **comma 1**, in conformità alla normativa unionale vigente e fermo restando quanto previsto dal codice penale, individua una serie di obblighi e divieti a carico dei **costruttori e degli altri operatori economici, degli operatori indipendenti e dei servizi tecnici**.

In particolare, tali soggetti non possono rilasciare dichiarazioni mendaci nell'ambito delle procedure di omologazione o di imposizione di misure correttive o restrittive (**lettera *a*)**); non possono falsificare o alterare i risultati delle prove di omologazione o di vigilanza del mercato (**lettera *b*)**); devono comunicare tempestivamente i dati o le specifiche tecniche suscettibili di determinare il richiamo di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti ovvero il rifiuto o la revoca del certificato di omologazione unionale (**lettera *c*)**); non possono rifiutare di fornire le informazioni richieste in conformità alla normativa unionale (**lettera *d*)**); non possono mettere a disposizione sul mercato veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti soggetti a omologazione che ne siano privi o che presentino falsificazioni o manomissioni della relativa documentazione o dei marchi di omologazione (**lettera *e*)**); devono, infine, rispettare le prescrizioni unionali relative alla designazione dei servizi tecnici (**lettera *f*)**).

Il **comma 2** vieta ai costruttori di progettare, produrre o assemblare veicoli delle categorie **M1, M2, M3, N1, N2 e N3 privi** dei **sistemi di**

avvertimento del conducente prescritti dalla normativa unionale in caso di **eccessive emissioni allo scarico** o di **basso livello del reagente**.

La disposizione è indicata nella tabella di raffronto come **nuova introduzione**. Secondo la relazione tecnica, essa è volta a coordinare il sistema nazionale con la normativa unionale in materia di omologazione dei veicoli, vigilanza del mercato e obblighi gravanti sui costruttori, sugli operatori economici, sugli operatori indipendenti e sui servizi tecnici, introducendo le sanzioni per la violazione di obblighi già previsti dalla disciplina europea vigente.

Quanto alle sanzioni, la **Tabella 1** prevede:

- per la violazione del **comma 1, lettera *a*)**, la sanzione da **10.000 a 40.000 euro**, con **confisca del veicolo oggetto dell'omologazione** interessata dalle dichiarazioni mendaci;
- per la violazione del **comma 1, lettera *b*)**, la sanzione da **10.000 a 40.000 euro**, con **confisca del veicolo oggetto dell'omologazione** interessata dall'alterazione dei risultati delle prove;
- per le violazioni del **comma 1, lettere *c*), *d*) e *f*)**, la sanzione da **4.800 a 19.200 euro**;
- per la violazione del **comma 1, lettera *e*)**, la sanzione da **10.000 a 40.000 euro**, con **confisca dei veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti soggetti a omologazione**;
- per la violazione del **comma 2**, la sanzione da **4.800 a 19.200 euro**.

L'**articolo 117** (*Attività connesse alla produzione di veicoli e alle operazioni di richiamo*) disciplina gli obblighi dei costruttori nell'ambito delle **campagne di richiamo dei veicoli** che presentino **rischi per la salute** o la **sicurezza delle persone**.

In particolare, i costruttori, in conformità agli obblighi derivanti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea, devono adottare immediatamente adeguate **misure correttive e di informazione** con riferimento alla totalità dei veicoli delle categorie M, N e O immessi sul mercato, immatricolati o entrati in circolazione nel territorio nazionale o dell'Unione europea per i quali sia stata accertata la presenza di un **rischio grave per la salute o la sicurezza delle persone**; le misure correttive devono garantire che il veicolo non presenti più tale rischio (**lettera *a*)**).

I costruttori devono inoltre svolgere una puntuale e diligente attività di informazione dei proprietari o degli utilizzatori dei veicoli interessati, quali risultanti dall'Archivio nazionale dei veicoli (**lettera *b*)**).

Qualora, decorsi **ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo**, un veicolo regolarmente interessato dal richiamo non sia stato

ancora sottoposto ai necessari adeguamenti, il costruttore, dopo aver adempiuto agli obblighi di cui alle lettere *a*) e *b*), deve inserirne i dati nell'**elenco telematico istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, secondo le modalità stabilite dal medesimo Ministero (**lettera *c***)), e provvedere al tempestivo aggiornamento dell'elenco qualora il veicolo sia successivamente sottoposto al richiamo (**lettera *d***)).

La disposizione riprende sostanzialmente l'**articolo 80-*bis* del codice della strada vigente**, introdotto dalla legge n. 177 del 2024. Anche la disciplina vigente impone infatti ai costruttori l'adozione delle misure correttive e informative, l'informazione dei proprietari o utilizzatori e, decorso il termine di ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo, l'inserimento nell'elenco telematico dei veicoli non ancora adeguati e il successivo aggiornamento dei relativi dati.

La disciplina si coordina con l'**articolo 79, comma 4**, che vieta la circolazione del veicolo decorsi ventiquattro mesi dalla sua iscrizione nell'elenco telematico relativo alle campagne di richiamo di cui agli articoli 117 e 191.

Sotto il profilo sanzionatorio, la disciplina presenta alcune differenze rispetto a quella vigente. L'**articolo 80-*bis*, comma 3, del codice della strada** prevede, per l'omessa adozione delle misure correttive e informative e per l'omesso inserimento o aggiornamento dei dati nell'elenco telematico, una sanzione amministrativa pecuniaria da **10.000 a 60.000 euro per ciascuna misura non adottata**. La **Tabella 1** allegata allo schema prevede invece, per le violazioni degli obblighi di cui alle lettere *a*)-*d*) dell'articolo 117, la sanzione da **10.000 a 40.000 euro**, senza riprodurre espressamente la previsione secondo cui la sanzione si applica per ciascuna misura non adottata.

Rispetto alla disciplina vigente si registra pertanto, oltre alla **riduzione del massimo edittale da 60.000 a 40.000 euro**, una diversa formulazione della fattispecie sanzionatoria.

Al riguardo, si segnala che la disciplina sanzionatoria dell'articolo 80-*bis* è stata introdotta dall'**articolo 12 della legge n. 177 del 2024** e che l'**articolo 35, comma 2**, della medesima legge prevede che i decreti legislativi adottati nell'esercizio della delega **«recepiscono comunque le disposizioni di cui alla presente legge»**.

CAPO XI – CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI AGRICOLI E FORESTALI, DELLE MACCHINE OPERATRICI, E DELLE MACCHINE MOBILI NON STRADALI

Articoli 118-120
(Circolazione dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali)

Gli **articoli da 118 a 120** (**Capo XI** del **Titolo II**) disciplinano la **circolazione su strada dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali**, con particolare riguardo ai **limiti di sagoma e massa**, alla circolazione in condizioni di **eccezionalità**, al **traino** e alle condizioni di impiego su strada delle macchine operatrici.
In particolare, l'articolo 118 disciplina i limiti dimensionali e ponderali e le condizioni per la circolazione delle **macchine agricole eccezionali**; l'articolo 119 regola il **traino** e la formazione dei **convogli agricoli e forestali**; l'articolo 120 disciplina la circolazione delle **macchine operatrici** e delle **macchine mobili non stradali**.

Il **Capo XI** (articoli da 118 a 120) del Titolo II reca disposizioni in materia di **circolazione dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali**.

Le disposizioni hanno carattere prevalentemente **tecnico, regolatorio e precettivo** e si coordinano con quelle dei **Titoli VI e VII**, che disciplinano, rispettivamente, le caratteristiche costruttive e di equipaggiamento dei veicoli e i profili relativi alle autorizzazioni e alla circolazione in condizioni di eccezionalità.

Come evidenziato dalla **relazione tecnica**, il Capo opera un riordino di prescrizioni che, nel codice vigente e nella relativa disciplina regolamentare, risultano collocate in più disposizioni, riconducendole a un quadro unitario dedicato alle condizioni di circolazione di tali categorie di veicoli.

Sotto il profilo della **delega**, il Capo dà specificamente attuazione al criterio di cui all'**articolo 35, comma 3, lettera *i)***, della **legge n. 177 del 2024**, che demanda al Governo la revisione della disciplina relativa alla **classificazione e all'utilizzazione dei veicoli**, con particolare riferimento alle **macchine agricole e operatrici**, anche in rapporto alla normativa dell'Unione europea in materia di **limiti di massa, massa rimorchiabile e traino**, nonché della relativa **circolazione su strada**. Il medesimo criterio richiede inoltre il coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con la corrispondente normativa europea in materia di macchine. La sistemazione delle disposizioni nel

nuovo Capo si inserisce altresì nel più generale criterio di **riordino, coordinamento e armonizzazione** della normativa vigente previsto dalla lettera a) del medesimo comma 3.

L'**articolo 118** (*Sagome e masse limite dei veicoli agricoli e forestali*) disciplina i **limiti dimensionali e ponderali** dei **veicoli agricoli e forestali** e le **condizioni per la circolazione** delle **macchine agricole eccezionali**, riprendendo in larga parte la disciplina dell'articolo 104 del codice vigente.

Il **comma 1** stabilisce che i veicoli agricoli e forestali, semoventi o trainati, comprese le configurazioni con rimorchio, possono circolare su strada solo se rispettano le **sagome limite** e le prescrizioni relative alla **massa complessiva a pieno carico**, all'**asse più caricato** e al **carico unitario medio dell'area di impronta** stabilite dal Titolo VI.

Il **comma 2** consente ai trattori agricoli e forestali di circolare su strada con **attrezzature portate o semiportate**, nel rispetto delle disposizioni del Titolo VI.

Il **comma 3** qualifica come **macchine agricole eccezionali** i veicoli agricoli e forestali che, per necessità funzionali, eccedono le sagome o le masse previste dal comma 1, nonché i trattori equipaggiati con attrezzature portate o semiportate che non rientrano nei limiti stabiliti.

Il **comma 4** individua le condizioni cui è subordinata la **circolazione** dei **veicoli agricoli e forestali eccezionali**.

In particolare, chi ne ha la disponibilità deve aver ottenuto la prescritta autorizzazione, rilasciata dai soggetti di cui all'articolo 274 secondo le modalità definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, e deve disporre della scorta tecnica dell'azienda quando prescritta dall'autorizzazione (**lettera *a*)** e **lettera *b*)**). Deve inoltre provvedere al pagamento dell'**indennizzo di usura** di cui all'articolo 276 (**lettera *c*)**), verificare prima della partenza la permanenza delle condizioni di percorribilità dell'intero itinerario e l'eventuale presenza di limitazioni, anche temporanee (**lettera *d*)**), rispettare le ulteriori prescrizioni contenute nell'autorizzazione (**lettera *e*)**), essere sempre in condizione di esibire l'autorizzazione in originale o in copia conforme, anche digitale (**lettera *f*)**), nonché rispettare le disposizioni del Titolo VI relative al bloccaggio degli attrezzi e ai pannelli e dispositivi di segnalazione visiva degli ingombri (**lettera *g*)**).

La previsione di cui alla **lettera *d*)**, relativa alla verifica preventiva della percorribilità dell'itinerario e delle eventuali limitazioni presenti lungo il percorso, costituisce una **nuova introduzione** rispetto all'articolo 104 del codice vigente.

Il **comma 5** dispone che i veicoli agricoli e forestali, compresi quelli eccezionali, siano equipaggiati con uno o più **dispositivi supplementari a luce lampeggiante gialla o arancione**, approvati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o conformi alla pertinente normativa europea o ECE-ONU, secondo le disposizioni del Titolo VI.

Quanto alle **sanzioni**, la **Tabella 1** prevede:

- per le violazioni del **comma 1** e del **comma 2**, la sanzione da **400 a 1.600 euro**, con **divieto di marcia per trenta giorni** e **divieto di guida per quindici giorni**;
- per la violazione del **comma 4, lettera *a*)**, relativa alla circolazione senza la prescritta autorizzazione o con autorizzazione non valida, la sanzione da **400 a 1.600 euro**, cui si aggiungono l'**immobilizzazione del veicolo**, il **divieto di marcia per trenta giorni** e il **divieto di guida per quindici giorni**;
- per la violazione del **comma 4, lettera *b*)**, relativa alla mancanza della scorta tecnica prescritta, la sanzione da **170 a 680 euro**, con **immobilizzazione del veicolo**, **divieto di marcia per trenta giorni** e **divieto di guida per quindici giorni**;
- per le violazioni del **comma 4, lettere *c*), *d*), *e*) e *g*)**, la sanzione da **170 a 680 euro**, con **divieto di marcia per trenta giorni** e **divieto di guida per quindici giorni**;
- per la violazione del **comma 4, lettera *f*)**, relativa all'obbligo di esibire l'autorizzazione, la sanzione da **40 a 160 euro**;
- per la violazione del **comma 5**, la sanzione da **170 a 680 euro**, con **divieto di marcia a tempo indeterminato**.

Non è prevista alcuna decurtazione di punti dalla patente.

Rispetto alla disciplina vigente, il trattamento sanzionatorio presenta alcune differenze di rilievo soprattutto sul piano delle **sanzioni accessorie**. L'articolo 104, comma 10, del codice vigente prevede, per la circolazione con una macchina agricola eccedente i limiti di sagoma o di massa, la sola sanzione pecuniaria da **430 a 1.731 euro**; lo schema, pur collocando la violazione nella corrispondente fascia da **400 a 1.600 euro**, vi aggiunge il **divieto di marcia per trenta giorni** e il **divieto di guida per quindici giorni**. Analoghe conseguenze accessorie sono previste per diverse violazioni degli obblighi connessi alla circolazione delle macchine agricole eccezionali.

È inoltre autonomamente sanzionato il nuovo obbligo, previsto dal **comma 4, lettera *d*)**, di verificare prima della partenza la percorribilità dell'itinerario e la presenza di eventuali limitazioni, la cui violazione comporta la sanzione da **170 a 680 euro**, oltre al divieto di marcia per trenta giorni e al divieto di guida per quindici giorni.

L'**articolo 119** (*Traino di veicoli agricoli e forestali*) disciplina le condizioni per il **traino dei veicoli agricoli e forestali**, riprendendo in larga parte la disciplina dell'articolo 105 del codice vigente.

Il **comma 1** stabilisce che i convogli formati da macchine agricole semoventi e macchine agricole trainate non possono superare le dimensioni previste dal Titolo VI.

Il **comma 2** prevede che i convogli che, per specifiche necessità funzionali, superino, con o senza carico, i limiti dimensionali stabiliti dal Titolo VI possano essere ammessi alla circolazione secondo le condizioni previste dall'articolo 118, comma 4.

Il **comma 3** consente ai veicoli agricoli e forestali, nel rispetto del limite di lunghezza di cui all'articolo 208, comma 1, pari a **18,75 metri**, di trainare **un solo rimorchio agricolo** o non più di **due attrezzature intercambiabili trainate**, purché munite di dispositivi di frenatura comandati dalla trattrice.

Il **comma 4** vieta ai trattori agricoli e forestali muniti anteriormente di attrezzi portati di trainare macchine agricole rimorchiate **sprovviste di dispositivo di frenatura**, anche quando siano considerate parte integrante del veicolo traente.

Il **comma 5** dispone che i convogli formati da macchine agricole semoventi e macchine agricole trainate rispettino le prescrizioni e le condizioni di cui all'articolo 208, nonché quelle relative alla **massa rimorchiabile** indicate nel documento di circolazione, fatti salvi i casi di traino reso necessario da un'incombente situazione di emergenza o da avaria.

La relazione tecnica evidenzia che la disposizione riprende l'articolo 105 del codice vigente. Il comma 5 recepisce inoltre nell'ambito del codice prescrizioni attualmente contenute nella disciplina regolamentare sulla massa rimorchiabile.

Quanto alle **sanzioni**, la **Tabella 1** prevede, per le violazioni dei **commi 1, 3, 4 e 5**, la sanzione amministrativa pecuniaria da **170 a 680 euro**. Per le violazioni dei **commi 1, 3 e 4** è inoltre prevista l'**immobilizzazione del veicolo**. Non è prevista alcuna decurtazione di punti dalla patente.

Rispetto alla disciplina vigente, l'importo della sanzione pecuniaria resta sostanzialmente corrispondente a quello previsto dall'articolo 105, comma 4, del codice della strada, pari a **173-694 euro**. Lo schema introduce tuttavia, per le violazioni dei commi 1, 3 e 4, l'ulteriore sanzione accessoria dell'**immobilizzazione del veicolo**, non prevista dall'articolo 105 vigente.

L'**articolo 120** (*Circolazione su strada delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali*) disciplina le condizioni per la circolazione su strada delle **macchine operatrici** e delle **macchine mobili non stradali**, riprendendo, come evidenziato dalla relazione tecnica, le disposizioni degli articoli 58 e 114 del codice vigente.

Il **comma 1** stabilisce che le macchine operatrici possono circolare su strada esclusivamente per il **proprio trasferimento** o per lo spostamento di cose connesse con il ciclo operativo della macchina stessa o del cantiere, vietando in ogni caso il **trasporto commerciale di merci**.

Il **comma 2** dispone che, ai fini della circolazione, le macchine operatrici rispettino, conformemente alle disposizioni del Titolo VI, i limiti relativi alla **sagoma** e alla **massa**, le **norme costruttive** e le prescrizioni concernenti i **dispositivi e i sistemi di equipaggiamento**.

Il **comma 3** qualifica come **veicoli eccezionali** le macchine operatrici che, per necessità funzionali, presentano sagoma o massa eccedenti i limiti previsti dal Titolo VI e assoggetta la loro circolazione alla disciplina di cui all'articolo 118.

La previsione riprende, in termini sostanzialmente corrispondenti, l'articolo 114, comma 3, del codice vigente, che per le macchine operatrici eccezionali rinvia alla disciplina prevista per le macchine agricole eccezionali.

Il **comma 4** estende le disposizioni dell'articolo anche alle **macchine mobili non stradali**, compatibilmente con le relative caratteristiche strutturali e funzionali.

Quanto alle **sanzioni**, la **Tabella 1** prevede:

- per la violazione del **comma 1**, la sanzione amministrativa pecuniaria da **80 a 320 euro**, con **divieto di marcia per trenta giorni** e decurtazione di **2 punti**;
- per le violazioni del **comma 2, lettere *a*)-*d*)**, la sanzione da **400 a 1.600 euro**, con **divieto di marcia per trenta giorni**, **divieto di guida per quindici giorni** e decurtazione di **4 punti**.

Rispetto alla disciplina vigente, lo schema mantiene l'impianto sostanziale delle regole di circolazione, ma introduce una più articolata disciplina delle conseguenze sanzionatorie, affiancando alle sanzioni pecuniarie specifiche **sanzioni accessorie** e, nei casi indicati dalla Tabella 1, la **decurtazione di punti dalla patente**.

TITOLO III – APPLICAZIONE SANZIONI AMMINISTRATIVE

CAPO I – SANZIONI AMMINISTRATIVE

Articoli 121-128
(Sanzioni amministrative)

Gli **articoli da 121 a 128** (**Capo I del Titolo III**) recano la disciplina generale delle **sanzioni amministrative pecuniarie**, concentrate nella **Tabella 1**, parte integrante del codice. I limiti generali sono fissati in **25 euro nel minimo e 40.000 euro nel massimo** e l'aggiornamento degli importi non è più biennale e automatico. Tra le principali novità figurano un **sistema generale di aumenti e riduzioni** delle sanzioni, la riorganizzazione della **responsabilità solidale** e la revisione delle regole sulla **pluralità di violazioni**.

Il **Titolo III** dello schema (**articoli da 121 a 158**) disciplina l'**applicazione delle sanzioni amministrative** previste dal nuovo codice. Esso realizza un riordino sistematico della materia, separando la disciplina del procedimento sanzionatorio amministrativo dalle norme di comportamento e dalle fattispecie penali, queste ultime collocate nel successivo Titolo IV.

Il Titolo è articolato in **sei Capi**, concernenti, rispettivamente, le sanzioni amministrative, le sanzioni amministrative accessorie, l'accertamento delle violazioni, il pagamento e la riscossione, gli strumenti di tutela e le misure cautelari.

Secondo la relazione illustrativa, l'intervento è volto a ricondurre il sistema sanzionatorio amministrativo a un quadro **unitario, omogeneo e più agevolmente applicabile**, superando la frammentazione e la stratificazione della disciplina vigente. In tale prospettiva assumono rilievo i principi di **effettività, ragionevolezza, proporzionalità e dissuasività** delle sanzioni, nonché le esigenze di semplificazione del procedimento, di tutela dell'interessato e di coordinamento con gli strumenti digitali della pubblica amministrazione. La graduazione delle sanzioni è inoltre finalizzata a commisurarne l'entità alla gravità, alla frequenza e all'effettiva pericolosità delle condotte, senza determinare necessariamente un generalizzato incremento degli importi.

Tali finalità trovano specifico fondamento nei criteri di delega recati dall'**articolo 35, comma 3, della legge n. 177 del 2024**. In particolare:

- la **lettera *e)*** prevede la revisione della disciplina delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, al fine di garantire la sicurezza stradale secondo principi di **effettività, ragionevolezza, proporzionalità, dissuasività e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea**;
- la **lettera *f)*** dispone la **revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie**, anche in relazione ai nuovi strumenti di controllo a distanza e alle misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida. La medesima lettera prevede, tra l'altro, la graduazione delle sanzioni in funzione della **gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento**, l'aggravamento delle sanzioni per le condotte particolarmente pericolose e la loro dissuasività, anche mediante commisurazione alla situazione reddituale ed economica del trasgressore e alla potenza e al tipo di veicolo guidato;
- la **lettera *h)*** prevede la revisione della disciplina della **solidarietà delle obbligazioni di pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie**, con particolare riguardo alle ipotesi di noleggio di veicoli senza conducente e ferma restando la necessità di assicurare il pagamento della sanzione.

Viene inoltre in rilievo il principio generale di cui all'**articolo 35, comma 2, alinea**, secondo cui i decreti legislativi adottati nell'esercizio della delega **«recepiscono comunque le disposizioni di cui alla presente legge»**.

Il **Capo I** reca la disciplina generale delle **sanzioni amministrative pecuniarie** e raccoglie principi oggi contenuti, in particolare, negli articoli da **194 a 199 del codice vigente**. Il Capo disciplina i criteri di quantificazione delle sanzioni, le ipotesi di aumento e riduzione, la responsabilità solidale, il concorso e la pluralità di violazioni.

Elemento centrale del nuovo impianto è l'introduzione, con l'**articolo 121**, della **Tabella 1**, parte integrante del codice, nella quale sono riportati, per ciascuna violazione, l'importo della sanzione pecuniaria, l'eventuale sanzione amministrativa accessoria e l'eventuale decurtazione dei punti dalla patente. La relazione illustrativa sottolinea che tale soluzione risponde a finalità di semplificazione, razionalizzazione e maggiore intelligibilità del sistema sanzionatorio.

La descrizione sintetica delle condotte contenuta nella Tabella ha tuttavia **mera funzione descrittiva**: ai sensi dell'articolo 121, comma 1, la compiuta individuazione del comportamento sanzionato resta affidata alle corrispondenti disposizioni dei Titoli II, III e IV.

Secondo la relazione tecnica, le disposizioni del Capo hanno carattere **precettivo e procedimentale** e sono attuate dagli organi di polizia stradale, dalle Prefetture e dagli altri enti competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'**articolo 121** (*Sanzioni amministrative pecuniarie previste per la violazione delle norme dei titoli II, III e IV*) dispone, al **comma 1**, che, salvo che il fatto costituisca reato, chiunque viola le disposizioni dei Titoli II, III e IV è punito con le **sanzioni amministrative pecuniarie** e con le **sanzioni amministrative accessorie** riportate nella **Tabella 1**, che costituisce **parte integrante del codice**.

L'indicazione sintetica delle norme di comportamento contenuta nella Tabella opera quale **rubrica descrittiva** di supporto alla consultazione e non può essere utilizzata ai fini della compiuta individuazione del comportamento sanzionato, che resta affidata alle corrispondenti norme dei Titoli II, III e IV.

Si tratta di una **disposizione di nuova introduzione**, che assume rilievo centrale nel nuovo sistema sanzionatorio. Nel codice vigente, infatti, le sanzioni sono distribuite nelle singole disposizioni secondo formulazioni non sempre omogenee, mentre lo schema concentra nella Tabella 1, per ciascuna violazione, l'importo della sanzione pecuniaria, l'eventuale sanzione amministrativa accessoria e l'eventuale decurtazione dei punti dalla patente. Secondo la relazione illustrativa, tale soluzione risponde a finalità di **semplificazione, razionalizzazione e maggiore intelligibilità** del sistema e, poiché la Tabella costituisce parte integrante del codice, preserva i principi di **legalità e determinatezza**.

La precisazione secondo cui la descrizione sintetica delle condotte contenuta nella Tabella ha mera funzione descrittiva è volta, sempre secondo la relazione, a evitare che tale formulazione possa assumere valore autonomo rispetto alla disposizione precettiva; ai fini dell'individuazione della condotta sanzionata occorre pertanto fare riferimento alle corrispondenti norme sostanziali.

Si ricorda che il **Titolo II** reca le norme di comportamento, il **Titolo III** disciplina l'applicazione delle sanzioni amministrative e il **Titolo IV** reca la disciplina dei reati.

Il **comma 2** stabilisce che, ferma restando l'applicazione delle sanzioni amministrative, le violazioni commesse con veicoli che richiedono la patente di guida comportano la **decurtazione dei punti** nei casi e nella misura previsti dalla Tabella 1. Per i **neopatentati**, nei primi tre anni dalla data di conseguimento della patente, i punti indicati nella Tabella sono decurtati in **misura doppia**.

La disposizione riprende, con modifiche, l'**articolo 126-*bis*, comma 1, del codice vigente** e la nota alla relativa tabella dei punteggi. Quest'ultima prevede

che, per le patenti rilasciate successivamente al 1° ottobre 2003 a soggetti **non già titolari di altra patente di categoria B o superiore**, i punti previsti per ciascuna violazione siano raddoppiati quando la violazione è commessa entro i primi tre anni dal rilascio.

• *La Tabella 1 dello schema di decreto legislativo recante le sanzioni*

La **Tabella 1** si apre con un'avvertenza che riproduce il contenuto dell'articolo 121, comma 1, secondo periodo, ed è ordinata per Titolo e per Capo. Per **ciascuna fattispecie**, individuata mediante il riferimento all'articolo e al comma della disposizione violata e una descrizione sintetica della condotta, la Tabella indica la **sanzione amministrativa pecuniaria**, espressa in euro tra un minimo e un massimo, le eventuali **sanzioni amministrative accessorie** e la **decurtazione dei punti** dalla patente. La descrizione sintetica della condotta ha, ai sensi dell'articolo 121, comma 1, mera funzione di supporto alla consultazione, restando affidata alla corrispondente disposizione del codice la compiuta individuazione del comportamento sanzionato.

Come indicato dalla relazione tecnica, la Tabella si articola in **824 fattispecie**, delle quali **124 non sono espressamente previste dall'attuale disciplina codicistica**. Queste ultime sono state introdotte, secondo la relazione, al fine di ricondurre alla normativa primaria sanzioni relative a violazioni oggi previste dal regolamento ovvero individuate in via interpretativa sulla base delle norme generali di comportamento, nonché di tipizzare condotte per le quali il codice vigente non prevede uno specifico regime sanzionatorio.

Restano escluse dalla Tabella le violazioni relative alle disposizioni del **Titolo VIII**, concernenti i titoli abilitativi e la circolazione dei veicoli per specifici usi professionali, destinazioni o usi commerciali, per le quali le sanzioni rimangono disciplinate direttamente nell'articolato.

Con riferimento alle sanzioni pecuniarie, ciascuna fattispecie è associata a un **minimo e a un massimo edittale**. Secondo la relazione tecnica, il minimo costituisce l'importo ordinariamente applicato nei verbali in caso di pagamento in misura ridotta, mentre il massimo, fissato in via generale nel **quadruplo del minimo**, assume rilievo nei casi previsti dal codice. Il numero delle fasce edittali viene ridotto dalle **82** individuate a legislazione vigente a **27**, secondo una progressione che comprende, tra le altre, le fasce da **25 a 100 euro**, da **40 a 160 euro**, da **80 a 320 euro** e da **150 a 600 euro**.

La relazione tecnica afferma che la ricollocazione delle fattispecie nelle nuove fasce è stata effettuata perseguendo una sostanziale **neutralità rispetto agli importi vigenti**, fatti salvi gli arrotondamenti necessari alla semplificazione del sistema e gli aumenti selettivi previsti per le condotte ritenute maggiormente pericolose o per le quali il regime vigente è stato considerato non sufficientemente dissuasivo.

Gli **inasprimenti** si concentrano, in particolare, su alcune manovre pericolose e sulle violazioni dell'obbligo assicurativo. Ad esempio, la violazione dell'obbligo di precedenza da parte di chi cambia corsia passa da **42-173 euro** a **80-320 euro**;

analogo aumento è previsto per alcune violazioni della precedenza connesse alle manovre di immissione nel traffico, retromarcia o inversione. La circolazione senza copertura assicurativa passa invece da **866-3.464 euro** a **1.000-4.000 euro**, cui si aggiungono il **divieto di marcia a tempo indeterminato** e il **divieto di guida per quindici giorni**.

Tra le **124 fattispecie non espressamente previste dall'attuale disciplina codicistica** sono tipizzate, tra l'altro, l'accensione di fuochi o lo svolgimento di attività idonee a produrre fumo, nebbie o vapori tali da limitare la visibilità sulla strada; il campeggio o l'attendamento fuori delle aree appositamente attrezzate; alcune condotte pericolose sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali; nonché specifiche fattispecie relative alla pubblicità stradale.

Sono inoltre introdotte specifiche fattispecie relative alla circolazione: tra queste, la violazione degli obblighi in presenza di **rotatorie**, la circolazione nelle **corsie di emergenza su strade diverse dalle autostrade e dalle strade extraurbane principali** e la violazione dell'obbligo di creare, in caso di coda, uno spazio sufficiente per il transito dei mezzi di soccorso e dei motocicli. Sono altresì previste autonome sanzioni per alcuni comportamenti pericolosi dei ciclisti e dei conducenti di monopattini elettrici.

Una modifica di particolare rilievo riguarda infine le **violazioni dei limiti di velocità**. Rispetto al sistema vigente, fondato su fasce di superamento del limite, lo schema introduce per numerose fattispecie un criterio di determinazione della sanzione pecuniaria **rapportato a ciascun chilometro orario di superamento**, con importi edittali per chilometro differenziati in relazione alla fattispecie e all'entità dell'eccedenza. La Tabella prevede, ad esempio, fasce da **5 a 20 euro** o da **10 a 40 euro per ciascun chilometro orario oltre il limite**, nonché, per determinate fattispecie, una sanzione da **15 a 60 euro per ciascun chilometro orario oltre il limite**.

L'**articolo 122** (*Principi generali per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie*) stabilisce, al **comma 1**, che la sanzione amministrativa pecuniaria consiste nel pagamento di una somma compresa tra il minimo e il massimo indicati nella Tabella 1 e, in ogni caso, **non inferiore a 25 euro**, nel minimo, e **non superiore a 40.000 euro**, nel massimo. Il limite massimo può essere superato nelle sole ipotesi di **cumulo di più violazioni**, nei casi di cui all'articolo 123; ai fini dell'individuazione di tale limite non rileva l'aggiornamento previsto dal comma 2.

Il **comma 1** precisa inoltre che il limite minimo generale di 25 euro non si applica alle violazioni di cui all'**articolo 50**, in materia di regolazione della velocità e limiti di velocità, per le quali la Tabella 1 prevede anche importi inferiori calcolati in relazione a ciascun chilometro orario di superamento del limite.

Fatto salvo quanto diversamente previsto dal codice, **trovano applicazione** le disposizioni della **legge 24 novembre 1981, n. 689**.

La disposizione riformula la disciplina contenuta principalmente negli **articoli 194 e 195 del codice vigente**, introducendo alcune modifiche di rilievo. In particolare, l'articolo 195, comma 1, vigente prevede un limite minimo generale di **24 euro** e un limite massimo generale di **9.296 euro**; quest'ultimo può essere superato nei casi di sanzioni proporzionali, di pluralità di violazioni ai sensi dell'articolo 198 e per effetto dell'aggiornamento degli importi. Lo schema eleva invece il limite massimo generale a **40.000 euro** e ne consente il superamento soltanto nelle ipotesi di cumulo di più violazioni, escludendo espressamente che, ai fini dell'individuazione del limite massimo, rilevi l'aggiornamento di cui al comma 2.

Il richiamo alla legge n. 689 del 1981 riprende, ampliandone la formulazione, l'**articolo 194 del codice vigente**. Quest'ultimo dispone infatti l'applicazione delle disposizioni generali contenute nelle **sezioni I e II del capo I** della legge n. 689, salve le modifiche e le deroghe previste dal codice; l'articolo 122 dello schema stabilisce invece, in termini generali, che, salvo quanto diversamente previsto dal nuovo codice, **si applicano le disposizioni della legge n. 689 del 1981**, senza limitare espressamente il rinvio alle sole sezioni I e II del capo I.

- ***Procedimento di applicazione delle sanzioni amministrative***

In base alla **legge n. 689 del 1981** (*Modifiche al sistema penale*), l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie si articola, in via generale, nelle seguenti fasi:

- **accertamento** della violazione da parte degli organi addetti al controllo sull'osservanza delle disposizioni per la cui violazione è prevista la sanzione amministrativa pecuniaria, nonché degli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria, secondo quanto previsto dall'articolo 13;
- **contestazione immediata** della violazione al trasgressore e all'eventuale obbligato in solido ovvero, quando la contestazione immediata non sia avvenuta, **notificazione degli estremi della violazione**, ai sensi dell'articolo 14, entro **90 giorni** agli interessati residenti nel territorio della Repubblica ed entro **360 giorni** a quelli residenti all'estero;
- possibilità di effettuare il **pagamento in misura ridotta**, entro **60 giorni** dalla contestazione immediata o, in mancanza, dalla notificazione, per una somma pari alla **terza parte del massimo della sanzione prevista** oppure, se più favorevole e qualora sia stabilito un minimo edittale, al **doppio del minimo**, oltre alle spese del procedimento (articolo 16);
- possibilità, entro **30 giorni** dalla contestazione o dalla notificazione, di far pervenire all'autorità competente **scritti difensivi e documenti**, nonché di chiedere di essere sentiti. Ai sensi dell'articolo 18, l'autorità, esaminati gli atti ed eventualmente sentiti gli interessati, se ritiene fondato l'accertamento

determina con **ordinanza motivata** la somma dovuta per la violazione e ne ingiunge il pagamento; qualora invece ritenga non fondato l'accertamento, emette **ordinanza motivata di archiviazione** degli atti;

- eventuale **opposizione all'ordinanza-ingiunzione** dinanzi all'autorità giudiziaria ordinaria. L'articolo 22 della legge n. 689 del 1981 rinvia, per la disciplina dell'opposizione, all'**articolo 6 del decreto legislativo n. 150 del 2011**, in base al quale le relative controversie sono regolate dal **rito del lavoro**, ove non diversamente stabilito dal medesimo articolo. L'opposizione deve essere proposta, di regola, entro **30 giorni dalla notificazione del provvedimento**, ovvero entro **60 giorni** se il ricorrente risiede all'estero, davanti al giudice del luogo in cui è stata commessa la violazione;
- salvo specifiche disposizioni di legge e le ipotesi attribuite alla competenza del tribunale, è competente il **giudice di pace**. L'opposizione è invece proposta davanti al **tribunale** quando la violazione riguarda la tutela del lavoro, l'igiene sui luoghi di lavoro e la prevenzione degli infortuni, la previdenza e assistenza obbligatoria, la tutela dell'ambiente, della flora, della fauna e delle aree protette, l'igiene degli alimenti e delle bevande, la materia valutaria o l'antiriciclaggio. È altresì competente il tribunale quando per la violazione è prevista una sanzione pecuniaria **superiore nel massimo a 15.493 euro**, quando, per una sanzione proporzionale priva di limite massimo, sia stata applicata una sanzione superiore a tale importo, nonché, nei casi stabiliti dall'articolo 6, comma 5, quando sia stata applicata una sanzione di natura diversa da quella pecuniaria;
- la proposizione dell'opposizione **non sospende automaticamente l'efficacia esecutiva** del provvedimento impugnato. La sospensione può essere disposta dal giudice, su richiesta e sentite le parti, quando ricorrano **gravi e circostanziate ragioni**; in caso di pericolo imminente di un danno grave e irreparabile può essere disposta con decreto fuori udienza, da confermare alla prima udienza successiva, secondo l'articolo 5 del decreto legislativo n. 150 del 2011;
- il giudice può **rigettare l'opposizione oppure accoglierla, in tutto o in parte**, annullando in tutto o in parte l'ordinanza o modificandola, anche con riguardo all'entità della sanzione. Nei casi previsti dall'articolo 6 del decreto legislativo n. 150 del 2011, la mancata comparizione dell'opponente o del suo difensore senza legittimo impedimento può determinare la convalida del provvedimento opposto, salvo che l'illegittimità del provvedimento risulti dalla documentazione allegata dall'opponente o che l'autorità abbia omesso il deposito della documentazione prescritta;
- decorso inutilmente il termine stabilito per il pagamento, si procede alla **riscossione delle somme dovute** secondo le disposizioni previste dall'articolo 27 della legge n. 689 del 1981.

Ai sensi dell'**articolo 28**, il diritto a riscuotere le somme dovute per le violazioni soggette a sanzione amministrativa pecuniaria si **prescrive nel termine di cinque anni dal giorno in cui è stata commessa la violazione**. L'interruzione della prescrizione è regolata dalle norme del codice civile.

Il **comma 2** modifica il meccanismo di **aggiornamento dei limiti delle sanzioni amministrative pecuniarie**.

L'**articolo 195, comma 3, del codice vigente** prevede l'aggiornamento **ogni due anni**, in misura pari all'intera variazione dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati verificatasi nei due anni precedenti; entro il 1° dicembre di ogni biennio, il Ministro della giustizia, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti, fissa i nuovi limiti, applicabili dal 1° gennaio dell'anno successivo. La disposizione vigente prevede inoltre che i limiti così aggiornati possano superare il limite massimo generale.

Lo schema elimina invece la periodicità automatica biennale e prevede che i limiti minimi e massimi possano essere aggiornati **solo in presenza di una variazione dell'indice ISTAT superiore al 5 per cento**, misurata dalla data dell'ultimo aggiornamento. Al ricorrere di tale presupposto, l'aggiornamento **può** essere disposto con decreto del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Il decreto determina il valore percentuale dell'aggiornamento tenendo conto degli **obiettivi di sicurezza stradale** e del **costo delle attività di controllo, accertamento e riscossione delle sanzioni**. Tale valore non può eccedere la variazione ISTAT accertata né determinare il superamento del limite massimo generale di **40.000 euro** previsto dal comma 1. I nuovi limiti si applicano dal **1° gennaio dell'anno successivo** a quello di adozione del decreto.

È confermata la regola dell'**arrotondamento all'unità di euro**, attualmente contenuta nell'articolo 195, comma 3-*bis*, del codice vigente, secondo cui l'arrotondamento avviene per eccesso quando la frazione decimale è pari o superiore a 50 centesimi e per difetto negli altri casi.

A tale riguardo, la relazione tecnica ricorda che il **meccanismo di aggiornamento biennale** è stato oggetto di ripetute **sospensioni**: l'articolo 1, comma 497, della legge n. 197 del 2022 (legge di bilancio 2023), come successivamente modificato dall'articolo 7, comma 4, del decreto-legge n. 202 del 2024 e dall'articolo 9, comma 1, lettere *a)* e *b)*, del decreto-legge n. 200 del 2025, ha sospeso l'aggiornamento delle sanzioni amministrative pecuniarie per gli anni **2023, 2024, 2025 e 2026**. Secondo la relazione, tali interventi confermano l'esigenza di introdurre un meccanismo di adeguamento più flessibile, che consenta margini di discrezionalità rispetto all'andamento dell'inflazione di medio periodo.

Il **comma 3**, riprendendo con modifiche prevalentemente formali l'**articolo 197 del codice vigente**, stabilisce che, fatto salvo quanto

diversamente previsto dal codice, quando più persone concorrono nella medesima violazione soggetta a sanzione amministrativa pecuniaria, la sanzione è applicata a **ciascun obbligato**.

Si ricorda che l'articolo 197, comma 1, vigente dispone analogamente che, quando più persone concorrono in una violazione per la quale è stabilita una sanzione amministrativa pecuniaria, **ciascuno soggiace alla sanzione prevista per la violazione**, salvo che la legge disponga diversamente.

L'**articolo 123** *(Aumento delle sanzioni amministrative)* introduce un **sistema generale e trasversale di aumenti** delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dalla Tabella 1 per le violazioni delle disposizioni dei Titoli II, III e IV. Gli aumenti si applicano **salvo che sia diversamente disposto** e sono graduati in relazione a specifiche circostanze connesse alla gravità concreta della condotta e al grado di offensività della violazione.

In particolare, ai sensi del **comma 1**, la sanzione amministrativa pecuniaria è **aumentata di un decimo** quando la violazione è commessa:

- con un complesso di veicoli avente **massa complessiva superiore a 30 tonnellate** (***lettera a)***);
- dai **neopatentati**, in relazione alle fattispecie di cui all'articolo 71, comma 1, lettera *b)*, concernente il divieto di guidare dopo aver assunto bevande alcoliche nei primi tre anni dal conseguimento della patente di categoria B, e all'articolo 97, commi 1, 2 e 3, relativo alle limitazioni di velocità e di potenza previste nei primi tre anni dal conseguimento della patente (***lettera b)***);
- nei casi di **recidiva della stessa violazione nell'arco di un quinquennio** (***lettera c)***);
- dal conducente che, al momento dell'accertamento dell'illecito, abbia un **punteggio inferiore a venti e fino a dieci punti** ovvero, per le patenti estere, un punteggio **superiore a un punto e fino a dieci punti** (***lettera d)***);
- alla guida di un veicolo di categoria internazionale **M2 o M3** che trasporta scolari o studenti (***lettera e)***);
- alla guida di un veicolo di categoria internazionale **M1 avente potenza superiore a 150 kW** (***lettera f)***);
- in **autostrada** o su **strada extraurbana principale**, limitatamente alle violazioni delle disposizioni contenute nel **Capo IV del Titolo II** (***lettera g)***);
- alla guida di un veicolo di categoria diversa da M2 e M3 che trasporta **minori o persone con disabilità motoria**, **fuori dai casi di cui all'articolo 59**, che reca le regole relative alle modalità di conduzione

e al trasporto di persone, animali e oggetti sui veicoli, comprese specifiche disposizioni sul trasporto dei minori (***lettera h)***);
- con un veicolo che **non abbia effettuato la revisione da oltre sei mesi**, decorrenti dalla scadenza dei termini prescritti, **fuori dai casi di cui all'articolo 79**, concernenti, tra l'altro, la circolazione con veicolo non regolarmente revisionato, con veicolo giudicato non idoneo o con revisione falsamente attestata (***lettera i)***).

La sanzione amministrativa pecuniaria è **aumentata di un quinto** (**comma 2**) quando la violazione è commessa:
- da un conducente in **stato di ebbrezza alcolica** o dopo aver assunto **stupefacenti o sostanze psicotrope**, **fuori dai casi di cui all'articolo 71** (***lettera a)***);
- quando, per effetto della violazione, sono stati arrecati **danni gravi al patrimonio stradale o alle relative infrastrutture** (***lettera b)***);
- da un conducente di **veicoli eccezionali** o durante l'esecuzione di **trasporti in condizioni di eccezionalità**, **fuori dai casi di cui all'articolo 109** (***lettera c)***).

La sanzione è **aumentata di un terzo** (**comma 3**) quando la violazione è commessa:
- dal conducente che, per effetto della violazione, abbia provocato un **sinistro stradale**, purché dal fatto non siano derivate lesioni personali (***lettera a)***);
- da un conducente con **punteggio esaurito** ovvero, nel caso di titolare di patente estera, con punteggio **pari o superiore a venti** (***lettera b)***);
- dal conducente di un veicolo che trasporta **merci pericolose non comprese nel regime di esenzione**, fuori dai casi di cui all'articolo 102 (***lettera c)***);
- **dalle ore 22 alle ore 7**, limitatamente alle violazioni di cui agli articoli **49, 50, 51, comma 12, 52, 53, comma 8, 54, 56, 57, comma 10, lettera *b)*, e 103, 104, 105, 106, 107 e 108** (***lettera d)***).

Le disposizioni richiamate dal **comma 3, lettera *d)***, per le quali la sanzione è aumentata di un terzo se la violazione è commessa **dalle ore 22 alle ore 7**, riguardano: i **comportamenti in presenza della segnaletica e dei provvedimenti urgenti del Sindaco o del Prefetto** (articolo 49); la **velocità** (articolo 50); la **circolazione sulle corsie per la sosta di emergenza** (articolo 51, comma 12); la **precedenza** (articolo 52); l'uso dei **dispositivi di segnalazione visiva** durante la sosta e la fermata notturna o in condizioni di visibilità limitata sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali (articolo 53, comma 8); le **manovre** (articolo 54); la **distanza di sicurezza** (articolo 56); nonché la durata della **sosta di**

emergenza sulle corsie di emergenza o nelle relative aree di sosta delle autostrade e delle strade extraurbane principali (articolo 57, comma 10, lettera *b)*).

L'aumento si applica inoltre alle violazioni degli **articoli da 103 a 108**, concernenti i **tempi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo** nel trasporto stradale, anche nell'ambito dell'Accordo AETR (articoli 103 e 104), la **responsabilità delle imprese di trasporto in materia sociale** (articolo 105), l'**uso del tachigrafo** (articolo 106), la **responsabilità delle imprese sull'uso del tachigrafo** (articolo 107) e la **circolazione dei veicoli dotati di limitatore di velocità** (articolo 108).

Per maggiori approfondimenti si rinvia alle schede relative al **Titolo II, Capi II e IX**.

La disposizione riprende e amplia quanto previsto dall'**articolo 195, comma 2-*bis*, del codice vigente**, che dispone l'aumento di un terzo, per le violazioni commesse dopo le ore 22 e prima delle ore 7, delle sanzioni previste dagli articoli **141, 142, 145, 146, 149, 154, 174, 176, commi 19 e 20, e 178**.

Rispetto alla disciplina vigente, l'elenco dello schema comprende anche fattispecie riconducibili alla disciplina del **tachigrafo e del limitatore di velocità**, oggi contenuta nell'articolo 179 del codice vigente, non richiamato dall'articolo 195, comma 2-*bis*. In particolare, tali materie sono disciplinate nello schema dagli articoli **106, 107 e 108**.

La disciplina relativa alla **destinazione dell'incremento** della sanzione al Fondo di cui all'articolo 6-*bis* del decreto-legge n. 117 del 2007, attualmente contenuta nello stesso articolo 195, comma 2-*bis*, è invece collocata nell'**articolo 291, comma 8, dello schema**, in base al quale i proventi spettanti allo Stato derivanti dall'aumento previsto dall'articolo 123, comma 3, lettera *d),* sono destinati ad alimentare il predetto Fondo.

Per maggiori approfondimenti si rinvia alla scheda relativa al **Titolo IX**.

La sanzione amministrativa pecuniaria è **aumentata della metà** (**comma 4**) quando la violazione è commessa:

- dal conducente durante il periodo di efficacia del **divieto di guida a tempo indeterminato o determinato**, fuori dai casi di cui all'articolo 135 (***lettera a)***);
- dal conducente che ha esibito **documenti falsi o contraffatti**, ovvero dall'utilizzatore che li ha presentati ai fini della registrazione o delle annotazioni di cui all'articolo 81, comma 3, fermo restando quanto previsto dal codice penale (***lettera b)***). Il richiamo riguarda, in particolare, la registrazione nel **Registro dei veicoli esteri (REVE)** del titolo e della durata della disponibilità del veicolo e delle relative variazioni;
- con un veicolo **senza targa**, ovvero con targa **contraffatta, manomessa o alterata**, quando la targa è richiesta ai fini della

circolazione, fermo restando quanto previsto dal codice penale e fuori dai casi di cui all'articolo 89 (***lettera c)***);
- con un veicolo sottoposto a **divieto di marcia** o a **sequestro amministrativo**, fuori dai casi di cui agli articoli 131 e 133 (***lettera d)***).

La sanzione è **raddoppiata** (**comma 5**) quando la violazione è commessa:
- da un conducente **non provvisto di patente** o durante il periodo di efficacia del **divieto di guida permanente**, fuori dai casi di cui agli articoli 95 e 135 (***lettera a)***);
- **fuori dai casi di cui all'articolo 159**, in occasione di un **sinistro stradale provocato dallo stesso conducente**, quando dal fatto siano derivate **lesioni personali gravi o gravissime** o la **morte di una o più persone** (***lettera b)***). L'aumento non si applica se la violazione è commessa in occasione o a seguito del sinistro da un conducente di motociclo o ciclomotore che, in quel momento, faceva uso delle protezioni richiamate dall'articolo 68, comma 4;
- dal conducente che **non si è fermato all'ALT** dell'organo di polizia stradale nelle forme o nei modi di cui all'articolo 29, con riferimento alle violazioni commesse nel corso dell'inseguimento conseguente alla violazione dell'ALT (***lettera c)***);
- quando la violazione è commessa con un **veicolo non assicurato**, nei casi in cui la copertura assicurativa sia obbligatoria, fuori dai casi di cui all'articolo 72 (***lettera d)***).

Il **comma 6** disciplina gli effetti delle circostanze previste dall'articolo anche sulla **durata delle sanzioni amministrative accessorie** indicate nella Tabella 1. Salvo che sia diversamente disposto, la durata è aumentata:
- di **un terzo** nei casi di violazione commessa con un complesso di veicoli avente massa complessiva superiore a **30 tonnellate** (comma 1, ***lettera a)***); in caso di guida in **stato di ebbrezza** o dopo l'assunzione di stupefacenti o sostanze psicotrope, di gravi danni al patrimonio stradale o alle relative infrastrutture e di guida di veicoli eccezionali o effettuazione di trasporti in condizioni di eccezionalità (comma 2, ***lettere a), b) e c)***); nonché in caso di sinistro senza lesioni personali e di guida con punteggio esaurito della patente (comma 3, ***lettere a) e b)***);
- della **metà** in caso di trasporto di **merci pericolose** non comprese nel regime di esenzione (comma 3, ***lettera c)***), di circolazione con veicolo sottoposto a **divieto di marcia o a sequestro amministrativo** (comma 4, ***lettera d)***) e in tutte le ipotesi nelle quali, ai sensi del comma 5, la sanzione amministrativa pecuniaria è **raddoppiata**.

Il **comma 7** dispone che trovino in ogni caso applicazione le disposizioni dell'**articolo 125, comma 4**. Quest'ultimo stabilisce che gli aumenti e le riduzioni previsti dagli articoli 123 e 124 si applicano all'importo della sanzione indicato nella Tabella 1 **nella misura del minimo edittale**; l'importo risultante dagli aumenti non può comunque essere superiore al **triplo** di quello previsto per la violazione, mentre quello risultante dalle riduzioni non può essere inferiore a **un terzo**.

L'articolo costituisce, nel suo complesso, una **disposizione di nuova introduzione**, volta a ricondurre a un sistema generale circostanze che determinano l'aumento della sanzione pecuniaria o della durata delle sanzioni accessorie. La tavola di raffronto richiama, tra le ipotesi di aumento già previste dal codice vigente, quelle contenute negli articoli **80, comma 14, 142, comma 11, 168, comma 7, e 193, comma 4-bis**.

L'**articolo 124** (*Riduzione delle sanzioni amministrative*) introduce, salvo che sia diversamente disposto, **ipotesi di riduzione** della sanzione amministrativa pecuniaria prevista nella Tabella 1 per le violazioni dei Titoli II, III e IV, graduate in relazione alla natura dell'adempimento richiesto e alla tempestività con cui l'interessato vi provvede.

In particolare, la sanzione è **ridotta di un quinto** quando è richiesto un adempimento per regolarizzare la posizione del veicolo o del conducente e l'adempimento è realizzato **entro trenta giorni** dalla contestazione immediata o dalla notificazione del verbale (**comma 1**).

La sanzione è **ridotta di un terzo** quando la revisione straordinaria o la visita e prova, richieste a seguito dell'accertamento di una violazione riguardante l'efficienza, le modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali o l'alterazione del veicolo, sono effettuate **entro trenta giorni** dalla contestazione immediata o dalla notificazione del verbale (**comma 2**).

La riduzione è invece **della metà** se i medesimi adempimenti sono effettuati **entro quindici giorni** (**comma 3, *lettera a)***).

La riduzione della metà si applica inoltre quando la violazione è commessa in occasione o a seguito di un **sinistro stradale** da un conducente di motociclo o di ciclomotore che, al momento dell'accertamento, faceva uso delle protezioni di cui all'articolo 68, comma 4 (**comma 3, *lettera b)***).

Il **comma 4** rinvia all'articolo 125, comma 4, in base al quale le riduzioni si applicano all'importo della sanzione previsto dalla Tabella 1 **nella**

misura del minimo edittale e l'importo così determinato non può essere inferiore a **un terzo** di quello previsto per la violazione.

Si tratta di una **disposizione di nuova introduzione**. Secondo la relazione illustrativa, le riduzioni sono volte a graduare la risposta sanzionatoria in presenza di circostanze che attenuano la gravità concreta della violazione o valorizzano la tempestiva regolarizzazione della posizione del veicolo o del conducente, in attuazione dei criteri di personalizzazione e proporzionalità della sanzione.

La tavola di raffronto richiama, quale esempio di riduzione già previsto dalla disciplina vigente, l'**articolo 193, comma 3, primo periodo, del codice della strada**, che dispone la riduzione alla metà della sanzione prevista per la circolazione senza copertura assicurativa quando l'assicurazione per la responsabilità verso terzi sia resa operante nei quindici giorni successivi al termine di cui all'articolo 1901, secondo comma, del codice civile.

L'**articolo 125** (*Modalità di applicazione degli aumenti o delle riduzioni delle sanzioni amministrative*) disciplina le modalità procedurali per l'applicazione degli aumenti e delle riduzioni previsti dagli articoli 123 e 124.

Il **comma 1** dispone che gli **aumenti** previsti dall'articolo 123 siano applicati dall'organo di polizia stradale che accerta la violazione al momento della contestazione o della notificazione del verbale. Quando le circostanze che determinano l'aumento emergono successivamente alla contestazione o alla notificazione e il pagamento non è stato ancora effettuato, l'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore notifica una **richiesta di integrazione** entro i termini previsti dall'articolo 142. In tali casi, i termini per il pagamento o per la proposizione dei relativi ricorsi decorrono dalla notificazione dell'integrazione. Qualora siano già stati presentati ricorsi amministrativi o giurisdizionali o istanze di annullamento in autotutela, il loro eventuale accoglimento si estende anche al provvedimento di integrazione.

Ai sensi del **comma 2**, per ottenere le riduzioni previste dall'articolo 124, commi 1, 2 e 3, ***lettera a)***, gli interessati devono presentare apposita **istanza** all'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore, secondo modalità da stabilire con **decreto del Ministero dell'interno**, per la cui adozione non è previsto un termine. Fermi restando gli incrementi previsti in caso di pagamento oltre il termine, la disposizione stabilisce che l'istanza possa essere presentata «fino alla decorrenza del termine per il pagamento della sanzione» e che l'avvenuto pagamento della somma nell'importo minimo edittale determini la decadenza dal beneficio della riduzione.

La riduzione prevista dall'articolo 124, comma 3, ***lettera b)***, per il conducente di motociclo o ciclomotore che, in occasione o a seguito di un sinistro, faceva uso delle prescritte protezioni, è invece applicata direttamente dall'organo di polizia stradale al momento della contestazione o della notificazione del verbale.

Il **comma 3** stabilisce che gli aumenti e le riduzioni previsti dagli articoli 123 e 124 **non si applicano**: alle violazioni relative alla **sosta tariffata** o al mancato pagamento per l'ingresso nelle **zone a traffico limitato**; alle violazioni dei divieti di **sosta o di fermata** imposti mediante segnali stradali ai sensi dell'articolo 49; nonché alla determinazione della durata del **divieto di guida a tempo determinato collegato al punteggio della patente**, di cui all'articolo 135, comma 1, ***lettera b)***.

Il **comma 4** precisa che gli aumenti e le riduzioni sono applicati all'importo della sanzione previsto dalla Tabella 1 **nella misura del minimo edittale**. L'importo risultante dagli aumenti non può in nessun caso essere superiore al **triplo** di quello previsto per la violazione, mentre quello risultante dalle riduzioni non può essere inferiore a **un terzo**.

Il **comma 5** estende le disposizioni del comma 4 ai casi di **pluralità di violazioni** disciplinati dall'articolo 127 e stabilisce inoltre che, «nelle ipotesi di cui al comma 1», gli aumenti e le riduzioni siano calcolati rispetto alla somma da pagare determinata ai sensi del medesimo articolo 127.

Si tratta di una **disposizione di nuova introduzione**. Secondo la relazione illustrativa, l'articolo regola le modalità procedurali di applicazione degli aumenti e delle riduzioni previsti dagli articoli precedenti e demanda al decreto del Ministero dell'interno la definizione delle modalità di presentazione delle relative istanze. La disciplina introduce pertanto un quadro unitario per l'applicazione delle variazioni della sanzione, affidandone la gestione agli uffici e ai comandi già competenti.

L'**articolo 126** (*Principio di solidarietà per il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie*) disciplina il **principio di solidarietà** nel pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, riprendendo, con modifiche, l'articolo 196 del codice vigente.

Ai sensi del **comma 1**, il **proprietario del veicolo a motore**, ovvero l'intestatario del certificato di circolazione per i ciclomotori o del documento di circolazione per i veicoli agricoli e forestali, le macchine

operatrici e le macchine mobili non stradali, **è obbligato in solido con l'autore della violazione** al pagamento della somma da questi dovuta, **salvo che provi** che la circolazione del veicolo sia avvenuta **contro la sua volontà**.

Il **comma 2** individua i soggetti che, in **deroga** al comma 1, rispondono solidalmente con l'autore della violazione in sostituzione del proprietario del veicolo o dell'intestatario del certificato di circolazione:

- il **proprietario del rimorchio**, in caso di complesso di veicoli, nella sola ipotesi in cui non sia avvenuta la contestazione immediata (***lettera a)***);
- l'**usufruttuario**, l'**acquirente con patto di riservato dominio** o l'**utilizzatore a titolo di locazione finanziaria** (***lettera b)***);
- il **locatario**, nelle ipotesi di locazione del veicolo disciplinate dal Titolo VIII, ferme restando le disposizioni specifiche del comma 6 quando il locatario risiede all'estero (***lettera c)***);
- l'**intestatario temporaneo** del veicolo o il soggetto tenuto a effettuare l'intestazione, nelle ipotesi di cui all'articolo 238, qualora l'intestazione non sia stata effettuata nei termini previsti (***lettera d)***);
- la persona residente in Italia che, nelle ipotesi di cui all'articolo 81, abbia a qualunque titolo la disponibilità del **veicolo immatricolato all'estero**, risultante dal documento previsto dal comma 2 dello stesso articolo 81, ovvero il soggetto che abbia provveduto alla registrazione del mezzo nell'elenco di cui all'articolo 239 (***lettera e)***);
- la persona nominata **custode del veicolo confiscato o sottoposto a sequestro**, finché il veicolo le è affidato (***lettera f)***);
- chiunque abbia la **disponibilità del veicolo in caso di morte dell'intestatario**, nelle more dell'accettazione dell'eredità (***lettera g)***);
- l'intestatario del contrassegno per i **monopattini elettrici** di cui all'articolo 212 e per i **cicli a propulsione** di cui all'articolo 211 (***lettera h)***).

Rispetto all'articolo 196, comma 1, del codice vigente, il comma 1 dello schema riferisce la responsabilità del proprietario al **veicolo a motore** e individua separatamente gli intestatari dei documenti di circolazione relativi alle altre categorie indicate. Il **proprietario del rimorchio**, inoltre, è collocato tra i soggetti che rispondono in sostituzione del proprietario e la sua responsabilità è espressamente limitata all'ipotesi in cui **non sia avvenuta la contestazione immediata**.

Le ***lettere b), c), d) ed e)*** riprendono e riorganizzano ipotesi già riconducibili all'articolo 196 del codice vigente, con particolare riferimento all'usufrutto, alla vendita con patto di riservato dominio, alla locazione finanziaria, alla locazione del veicolo, all'intestazione temporanea e alla disponibilità di veicoli

immatricolati all'estero. Le ***lettere f), g) e h)*** introducono invece ulteriori ipotesi di responsabilità solidale, riferite rispettivamente al custode del veicolo confiscato o sequestrato, al soggetto che dispone del veicolo dopo la morte dell'intestatario e all'intestatario dei nuovi contrassegni per monopattini elettrici e cicli a propulsione. La tavola di raffronto collega tali previsioni all'esigenza di superare difficoltà emerse nella prassi e di adeguare il regime della solidarietà alle nuove forme di identificazione dei veicoli.

I **commi 3 e 4** riprendono rispettivamente i commi 2 e 3 dell'articolo 196 vigente. Il **comma 3** prevede che, quando la violazione è commessa da una **persona capace di intendere e di volere soggetta all'altrui autorità**, **direzione o vigilanza**, la persona investita dell'autorità o incaricata della direzione o vigilanza sia obbligata in solido con l'autore, salvo che provi di non aver potuto impedire il fatto. Il **comma 4** stabilisce invece la responsabilità solidale della **persona giuridica**, dell'**ente** o **associazione privi di personalità giuridica** o dell'**imprenditore** per le violazioni commesse dal rappresentante o dal dipendente nell'esercizio delle proprie funzioni o incombenze.

Il **comma 5**, riprendendo l'articolo 196, comma 4, del codice vigente, riconosce a chi abbia versato la somma stabilita per la violazione il **diritto di regresso per l'intero importo** nei confronti dell'autore della violazione; nei casi disciplinati dal comma 6, il regresso può essere esercitato nei confronti del **locatario**.

Il **comma 6**, di nuova introduzione, disciplina l'ipotesi in cui il **locatario sia residente all'estero**. In tal caso il locatore è obbligato in solido con l'autore della violazione soltanto se la sanzione è notificata entro un termine compatibile con l'esercizio del diritto di regresso di cui al comma 5, da individuare nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. Decorso tale termine, della sanzione risponde unicamente l'autore della violazione.

La disciplina è volta, secondo la tavola di raffronto, a superare le difficoltà connesse alla notificazione delle sanzioni nei casi di locazione a soggetti residenti all'estero. Il termine rilevante ai fini della responsabilità solidale del locatore dovrà essere individuato dal regolamento di cui all'articolo 289.

Si segnala, sotto il profilo del coordinamento interno, che il secondo periodo del comma 6 dell'articolo 126 dispone che, «decorso il termine di cui al comma 1», della sanzione risponde unicamente l'autore della violazione. Il comma 1 non individua tuttavia alcun termine, mentre il primo periodo dello stesso comma 6 fa riferimento al termine, da individuare con il regolamento di cui all'articolo 289, entro il quale la

notificazione deve intervenire per consentire al locatore l'esercizio del diritto di regresso.

Il **comma 7**, anch'esso di nuova introduzione, stabilisce che, quando sia prevista la confisca del veicolo e il custode, dopo la notificazione del decreto di confisca, ometta di trasferire il mezzo alla depositeria incaricata, **è esclusa** la **responsabilità solidale dello Stato** per le violazioni commesse dal custode in occasione dell'utilizzo non autorizzato del veicolo indebitamente sottratto alla confisca; le relative sanzioni amministrative pecuniarie restano pertanto a carico del custode.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione è volta a superare problemi frequentemente riscontrati nella prassi nel recupero dei veicoli confiscati e, escludendo l'insorgenza di obbligazioni a carico dello Stato, preserva la neutralità finanziaria dell'intervento.

L'**articolo 127** (*Pluralità di violazioni*) riunisce in un'unica disposizione le regole sulla **pluralità di violazioni**, oggi contenute negli articoli 198 e 198-*bis* del codice vigente e in ulteriori disposizioni.

Ai sensi del **comma 1**, fatte salve le diverse disposizioni di legge e ferma restando l'applicazione delle sanzioni amministrative accessorie eventualmente previste, chiunque, su un unico tratto stradale, viola diverse disposizioni che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie o commette più violazioni della stessa disposizione soggiace alla sanzione prevista per la **violazione più grave, aumentata di un terzo**. Il regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 dovrà fornire i criteri per l'applicazione di tale disciplina in relazione al tratto stradale sul quale sia commessa una pluralità di violazioni diverse da quelle previste dal comma 2.

Rispetto all'**articolo 198, comma 1, del codice vigente**, il comma 1 reca modifiche sostanziali: l'aumento della sanzione prevista per la violazione più grave è fissato nella misura di un terzo, anziché «fino al triplo»; non è riprodotto il riferimento alla commissione delle violazioni «con una azione od omissione»; inoltre, mentre la disciplina vigente fa riferimento a un unico tratto stradale «compreso tra due intersezioni, o sezione stradale», lo schema demanda al regolamento l'individuazione dei criteri applicativi relativi al tratto stradale.

Il **comma 2** riprende l'articolo 142, comma 6-*ter*, del codice vigente. Nei casi di accertamento mediante **strumenti di controllo remoto**, senza contestazione immediata, di più violazioni dei limiti di velocità commesse dallo stesso veicolo su una strada ricadente nella competenza del medesimo ente e in un periodo non superiore a un'ora, si applica la sanzione prevista per la **violazione più grave, aumentata di un terzo**. Il periodo di un'ora decorre dal momento in cui è stata commessa la violazione accertata per prima.

Rispetto alla disciplina vigente, non è riprodotto l'inciso **«se più favorevoli»** e il riferimento puntuale alle violazioni dei commi 7, 8, 9 e 9-*bis* dell'articolo 142 è sostituito dal più generale riferimento alle **violazioni dei limiti di velocità**.

Al riguardo, si segnala che l'articolo 142, comma 6-*ter*, del codice vigente è stato introdotto dall'**articolo 4 della legge n. 177 del 2024** e che l'**articolo 35, comma 2**, della medesima legge prevede che i decreti legislativi adottati nell'esercizio della delega **«recepiscono comunque le disposizioni di cui alla presente legge»**.

La mancata riproduzione dell'inciso **«se più favorevoli»** potrebbe assumere rilievo sotto tale profilo, in quanto la disciplina vigente subordina l'applicazione del cumulo giuridico costituito dalla sanzione prevista per la violazione più grave aumentata di un terzo alla circostanza che tale trattamento risulti più favorevole rispetto all'applicazione delle singole sanzioni.

Il **comma 3** riprende l'articolo 198, comma 2-*bis*, del codice vigente. Nei casi in cui più violazioni delle medesime disposizioni recanti obblighi, divieti o limitazioni conseguenti all'attività di **regolamentazione del traffico di cui al Capo III del Titolo I** siano accertate mediante strumenti di controllo remoto, senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana o sul medesimo tratto di strada soggetto alla stessa limitazione o allo stesso divieto, si applica una **sola sanzione per ciascun giorno di calendario**, anche quando le limitazioni siano previste soltanto in determinate fasce orarie o una fascia oraria termini il giorno successivo.

Il riferimento alle disposizioni del Capo III del Titolo I sostituisce quello agli articoli 6 e 7 del codice vigente.

Il **comma 4** riprende l'articolo 198-*bis*, comma 1, del codice vigente. In caso di accertamento, senza contestazione immediata, anche attraverso strumenti di controllo remoto, di più violazioni della medesima disposizione relativa alla circolazione di un veicolo privo dei requisiti tecnici o amministrativi richiesti dalla legge, commesse nell'arco di **novanta giorni**, si applica, **se più favorevole**, una somma pari al **triplo del minimo edittale** previsto per la disposizione violata. Il periodo di novanta giorni decorre dal momento in cui è stata commessa la violazione accertata per prima.

Il **comma 5**, di nuova introduzione, stabilisce che, ai fini dell'applicazione dei commi 1, 2 e 13, si considera **violazione più grave**

quella per la quale è prevista la **sanzione pecuniaria di importo più elevato**, tenendo conto dell'applicazione delle eventuali aggravanti.

Secondo la tavola di raffronto, la disposizione è volta a colmare una lacuna della disciplina vigente, definendo espressamente il criterio per individuare la violazione più grave.

I **commi da 6 a 9** disciplinano l'**assorbimento delle violazioni** e il procedimento per beneficiare del relativo regime, riprendendo in larga parte l'articolo 198-*bis* del codice vigente.

In particolare, nei casi dei commi 3 e 4, l'illecito oggetto della prima notificazione **assorbe**, rispettivamente, quelli accertati nel medesimo giorno di calendario o nei novanta giorni antecedenti alla stessa notificazione; resta fermo, quando ricorrono le condizioni per il pagamento in misura ridotta, il pagamento delle spese di accertamento e notificazione relative a ciascuna violazione assorbita (**comma 6**).

Rispetto all'articolo 198-*bis*, comma 2, vigente, il comma 6 **non riproduce la condizione secondo cui le violazioni assorbite devono essere «non ancora notificate»**.

In deroga all'articolo 144, il pagamento della somma determinata ai sensi dell'articolo può essere effettuato **entro cento giorni** dalla prima notificazione o dalla contestazione immediata. Se, nei termini ordinari, è già stato effettuato il pagamento in misura ridotta relativo alla specifica violazione, entro il medesimo termine di cento giorni è consentita l'integrazione del pagamento (**comma 7**).

Il **comma 8** stabilisce espressamente che i benefici previsti dall'articolo sono applicati **a istanza dell'interessato**. Nei casi disciplinati dai commi 3 e 4, il pagamento della somma dovuta ai sensi del comma 7 all'organo che ha curato la prima notificazione o la contestazione immediata, unitamente alle spese di accertamento e notificazione, costituisce il presupposto per l'istanza di archiviazione delle violazioni assorbite.

La tavola di raffronto qualifica come nuova l'esplicitazione del principio dell'applicazione a istanza, ritenendolo desumibile solo indirettamente dalla disciplina vigente.

Ai sensi del **comma 9**, l'istanza di archiviazione deve essere presentata, a pena di decadenza, all'ufficio o comando da cui dipende l'organo che ha accertato ciascuna violazione assorbita **entro centoventi giorni** dalla contestazione immediata oppure, in mancanza di questa, dalla data in cui la violazione è stata **notificata per prima**. L'istanza deve essere corredata dall'attestazione del pagamento della somma dovuta e delle relative spese

di accertamento e notificazione; l'archiviazione è disposta dal responsabile dell'ufficio o comando competente.

Il **comma 10**, di nuova introduzione, esclude l'applicazione dell'intero articolo nei casi previsti dall'articolo 144, comma 2 – nei quali non è ammesso il pagamento in misura ridotta per effetto della confisca del veicolo – e dall'articolo 123, comma 5, ***lettera c)***, relativo alle violazioni commesse nel corso dell'inseguimento conseguente al mancato arresto all'ALT dell'organo di polizia stradale.

I **commi 11 e 12** recano la disciplina relativa alla **protrazione delle violazioni in materia di sosta**, riprendendo disposizioni del codice vigente.

In caso di sosta vietata che si prolunghi, con permanenza nello stesso luogo, **oltre ventiquattro ore**, la sanzione è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore per il quale si protrae la violazione (**comma 11**).

Quando, invece, la sosta è regolamentata mediante limitazioni temporali di durata e la violazione si protrae con permanenza nello stesso stallo, la sanzione è determinata moltiplicando gli importi associati alla violazione per il numero intero dei periodi massimi di sosta consentiti trascorsi, entro il limite del **quadruplo degli importi stabiliti per ciascun giorno di sosta**; se la permanenza nello stesso stallo supera le ventiquattro ore, trova applicazione il comma 11 (**comma 12**).

La tavola di raffronto riconduce tali previsioni all'articolo 7, comma 14, del codice vigente e, per la disciplina della protrazione oltre le ventiquattro ore contenuta nel secondo periodo del comma 12, anche all'articolo 158, comma 7. Rispetto alla disciplina vigente, il comma 12 formula la regola in termini generali con riferimento alla **sosta regolamentata con limitazioni temporali di durata**, senza riprodurre il riferimento puntuale all'articolo 157, comma 6.

Il **comma 13**, di nuova introduzione, stabilisce che, quando in occasione di un controllo su strada siano contestate al medesimo conducente più violazioni degli articoli 103 e 104, ai fini dell'applicazione della responsabilità dell'impresa di trasporto prevista dall'articolo 105, comma 7, tali violazioni sono considerate **un'unica violazione** e si applica la sanzione prevista per quella **più grave**.

Secondo la relazione illustrativa, la previsione chiarisce una questione emersa nella prassi amministrativa in ordine alla possibilità di applicare le sanzioni a carico dell'impresa con riferimento al controllo effettuato anziché ai singoli comportamenti illeciti.

L'**articolo 128** (*Morte del trasgressore*) dispone che la **morte del trasgressore estingue la violazione e ogni suo effetto**, fatte salve le spese

successive alla contestazione della violazione, comprese quelle relative all'esecuzione della sanzione accessoria.

La disposizione riformula e coordina principi oggi contenuti nell'**articolo 199 del codice vigente**, secondo il quale l'obbligazione di pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria non si trasmette agli eredi, nell'**articolo 210, comma 4**, che estende l'intrasmissibilità agli obblighi relativi alle sanzioni accessorie, nonché nell'**articolo 7 della legge n. 689 del 1981**, che stabilisce in via generale la non trasmissibilità agli eredi dell'obbligazione di pagamento derivante dalla violazione amministrativa.

Rispetto alla disciplina vigente, è espressamente prevista la **salvezza delle spese successive alla contestazione della violazione**, comprese quelle relative all'esecuzione della sanzione accessoria. Il coordinamento con la disciplina delle sanzioni accessorie è operato dall'**articolo 129, comma 2**, il quale dispone che, in caso di morte dell'obbligato, si estingua ogni procedura in corso per l'esecuzione della sanzione accessoria e conferma la salvezza delle predette spese.

CAPO II – SANZIONI AMMINISTRATIVE ACCESSORIE

Articoli 129-137
(Sanzioni amministrative accessorie)

Gli **articoli da 129 a 137** (**Capo II** del **Titolo III**) riordinano la disciplina delle **sanzioni amministrative accessorie**, ricondotte a categorie omogenee e, salvo che sia diversamente disposto, applicate direttamente dall'organo accertatore, con il verbale che costituisce titolo anche per l'applicazione della sanzione accessoria.
Il nuovo sistema sostituisce, in particolare, il **fermo amministrativo del veicolo** con il **divieto di marcia** e riconduce il ritiro, la sospensione e la revoca della patente alle diverse forme di **divieto di guida**, prevedendo inoltre, in determinati casi, l'applicazione delle relative conseguenze anche nei confronti di soggetti che non abbiano ancora conseguito la patente. Sono inoltre riordinate le discipline della **rimozione o del blocco del veicolo**, della **confisca amministrativa** e della **patente a punti**, quest'ultima coordinata con un sistema specifico di punti di penalizzazione e di divieto di guida per i titolari di patente estera.

Il **Capo II del Titolo III** (articoli da **129 a 137**) disciplina le **sanzioni amministrative accessorie**, riordinando la materia oggi contenuta principalmente nella Sezione II del Capo I del Titolo VI del codice vigente, in particolare negli articoli da 210 a 219-*bis*.
Il nuovo impianto individua categorie generali relative agli **obblighi di compiere, sospendere o cessare un'attività**, alla **marcia del veicolo**, alla **rimozione o al blocco del veicolo**, alla **confisca amministrativa**, al **divieto di guida** e alla **decurtazione del punteggio della patente**; reca inoltre una specifica disciplina delle sanzioni relative alla **targa prova** e della **patente a punti**.

Le disposizioni del Capo appaiono riconducibili principalmente al criterio di delega di cui all'**articolo 35, comma 3, lettera *f*), della legge n. 177 del 2024**, che prevede la revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie.

Secondo la **relazione tecnica**, le disposizioni hanno natura prevalentemente **procedimentale ed esecutiva**. I principali profili finanziari riguardano le attività di **rimozione, custodia, sequestro, confisca e alienazione dei veicoli**, nonché la gestione degli **archivi informatici**; i relativi oneri sono fronteggiati mediante il

recupero delle spese nei confronti dei soggetti obbligati o attraverso strutture e sistemi già operativi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'**articolo 129** (*Applicazione delle sanzioni accessorie*) reca la disciplina generale delle **sanzioni amministrative accessorie**.

In particolare, il **comma 1** dispone che, salvo che sia diversamente previsto, le sanzioni accessorie **conseguono di diritto** all'accertamento dell'illecito al quale sono collegate dalla Tabella 1 di cui all'articolo 121 o da altre disposizioni del codice. Le cause di estinzione dell'obbligazione principale, diverse dall'avvenuto pagamento, si estendono anche alle sanzioni accessorie.

Il **comma 2** disciplina l'ipotesi di **estinzione della sanzione accessoria per morte dell'obbligato**. In tal caso si applicano le disposizioni dell'articolo 128 e si estingue ogni procedura in corso per l'esecuzione della sanzione. Se vi è stato sequestro del veicolo o è stato disposto il divieto di marcia, su istanza degli eredi o di chiunque vi abbia interesse, l'autorità o l'organo accertatore che ha originariamente disposto la misura provvede, rispettivamente, al dissequestro o alla cessazione del divieto di marcia. Restano salve le spese successive alla contestazione della violazione, comprese quelle relative all'esecuzione della sanzione accessoria.

Il **comma 3** individua le **categorie** di sanzioni amministrative accessorie previste dal codice, relative a:

- obblighi di compiere, di sospendere o cessare una determinata attività (***lettera a)***);
- marcia del veicolo (***lettera b)***);
- rimozione o blocco del veicolo (***lettera c)***);
- confisca amministrativa (***lettera d)***);
- divieto di guida (***lettera e)***);
- decurtazione del punteggio della patente di guida (***lettera f)***).

Ai sensi del **comma 4**, salvo che sia diversamente disposto, quando da una violazione consegue una delle sanzioni accessorie previste dal Capo, **l'organo accertatore ne dispone l'esecuzione**, facendone espressa menzione nel verbale consegnato a seguito della contestazione immediata o, in mancanza, nel verbale notificato. Il **verbale** costituisce **titolo anche per l'applicazione della sanzione accessoria**.

Il **comma 5** stabilisce che, nel calcolo dei termini di durata delle sanzioni accessorie, non si computa l'ora o il giorno in cui ha avuto inizio la decorrenza. In caso di **concorso di persone** nella violazione, delle sanzioni

accessorie che comportano il divieto di guida risponde soltanto chi si trovava alla guida del veicolo con il quale è stata commessa la violazione (**comma 6**). In deroga all'articolo 2 della legge n. 689 del 1981, tali sanzioni si applicano anche al **minore di diciotto anni** che abbia materialmente commesso il fatto costituente violazione (**comma 7**).

Il **comma 8** dispone che, in caso di pluralità di violazioni ai sensi dell'articolo 127, si applicano le sanzioni accessorie previste per ciascuna violazione. Tuttavia, quando, nell'ambito della medesima attività di accertamento, siano contestate più violazioni che prevedono sanzioni accessorie **dello stesso tipo e di durata determinata**, la loro durata complessiva non può superare il **triplo della sanzione accessoria prevista per la violazione più grave**.

I **commi da 1 a 4** riprendono e riorganizzano disposizioni oggi contenute nell'**articolo 210 del codice vigente** e, con riguardo alla menzione della sanzione accessoria nel verbale e all'efficacia del verbale quale titolo per la sua applicazione, negli **articoli 211, comma 1, e 212, comma 1**. In particolare, il comma 4 eleva a **regola generale** un principio oggi formulato con riferimento a singole tipologie di sanzioni accessorie, evitando di ripeterlo nelle relative discipline di dettaglio.

Nel **comma 2** è nuova la previsione che fa salve le spese successive alla contestazione, comprese quelle relative all'esecuzione della sanzione accessoria. Secondo la relazione illustrativa, tali spese restano a carico degli eredi in quanto riconducibili a obbligazioni civili assunte dal trasgressore o dall'obbligato in solido e trasmissibili agli eredi.

I **commi da 5 a 8** sono di **nuova introduzione**. Secondo la tavola di raffronto, il comma 5 recepisce un principio generale volto a superare difficoltà applicative emerse nella prassi; il comma 6 chiarisce un principio già applicato nella prassi; il comma 7 generalizza il principio dell'applicabilità delle sanzioni accessorie al minore, già previsto dall'articolo 187, comma 6-*bis*, del codice vigente; il comma 8 dà applicazione a principi giurisprudenziali in materia di **concorso formale e cumulo giuridico**.

L'**articolo 130** (*Sanzione accessoria dell'obbligo di ripristino dello stato dei luoghi, di rimozione di opere abusive, di cose o veicoli e dell'obbligo di sospendere una determinata attività*) disciplina le sanzioni accessorie relative a **opere o attività compiute sulla strada**, distinguendole in: **obbligo di ripristino dello stato dei luoghi**; **obbligo di rimozione** di opere abusive, cose o veicoli che occupano la piattaforma stradale; **sospensione o cessazione di un'attività** non consentita, non autorizzata o svolta in violazione delle norme o delle prescrizioni dell'autorizzazione; **obbligo di abbandonare la piattaforma stradale** (**comma 1**).

Quando il codice prevede una di tali sanzioni, l'organo accertatore impone al trasgressore il relativo adempimento, indicandone il termine e le modalità (**comma 2**). Se le circostanze lo richiedono, gli obblighi di ripristino o di rimozione possono essere eseguiti sotto il controllo o la direzione dell'ente proprietario o concessionario della strada; nei casi di obbligo di abbandonare la piattaforma stradale, l'organo di polizia stradale può scortare il veicolo, in condizioni di sicurezza, fuori dalla piattaforma stessa (**comma 3**).

Per la sospensione o cessazione di un'attività, quando le circostanze lo richiedono, l'adempimento è **immediato**; in ogni caso, l'inizio dell'esecuzione non può essere fissato oltre cinque giorni dalla consegna o notificazione del verbale ed è sottoposto al controllo dell'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore (**comma 4**). Per le attività continuative soggette al rispetto di determinate condizioni, la ripresa o la continuazione dell'attività sospesa è autorizzata, su istanza del trasgressore, dopo l'accertamento del venir meno degli impedimenti (**comma 5**).

In caso di **inadempimento**, il Prefetto, su richiesta dell'ente proprietario o concessionario della strada, per gli obblighi di ripristino e rimozione, ovvero dell'organo accertatore, per quelli di sospensione o cessazione dell'attività, autorizza con ordinanza il richiedente all'esecuzione delle opere o delle operazioni necessarie. Le spese sostenute sono successivamente recuperate mediante **ordinanza-ingiunzione di pagamento**, che costituisce titolo esecutivo (**comma 6**).

Quando dall'illecito deriva un **immediato pericolo per la circolazione** e il trasgressore non può provvedere immediatamente agli obblighi di ripristino, rimozione, sospensione o cessazione, l'organo accertatore trasmette senza indugio il verbale al Prefetto, che può disporre con ordinanza l'esecuzione degli interventi necessari a cura dell'ente proprietario o concessionario, fermo restando il relativo diritto di regresso (**comma 7**).

I provvedimenti di cui ai **commi 4, 5, 6 e 7** – e, dunque, i provvedimenti di sospensione o cessazione dell'attività, dell'autorizzazione alla sua ripresa o continuazione e delle ordinanze prefettizie adottate nei casi di inadempimento o di immediato pericolo per la circolazione – sono **immediatamente esecutivi**, devono essere tempestivamente notificati agli interessati e sono impugnabili mediante l'opposizione di cui all'articolo 153 (**comma 8**).

L'**articolo 153** disciplina l'opposizione avverso il verbale di accertamento e l'ordinanza-ingiunzione, rinviando, rispettivamente, ai procedimenti previsti dagli articoli 7 e 6 del decreto legislativo n. 150 del 2011.

Per approfondimenti sulla disciplina dei rimedi giurisdizionali si rinvia alla scheda relativa al **Titolo III, Capo V**.

I **commi 9 e 10** recano una disciplina specifica per la rimozione della **pubblicità non autorizzata o collocata in violazione delle prescrizioni**.

L'organo accertatore segnala la violazione all'ente proprietario della strada. Se il mezzo pubblicitario è collocato su suolo privato, l'ente diffida l'autore della violazione e il proprietario o possessore del suolo a rimuoverlo, a proprie spese, entro dieci giorni; se l'autore non è individuato, dell'obbligo risponde chi utilizza gli spazi pubblicitari abusivi. Decorso inutilmente il termine, l'ente procede alla rimozione e alla custodia; in presenza di pericolo per la circolazione, la rimozione è immediata. Se la pubblicità è collocata su suolo demaniale o patrimoniale dell'ente proprietario della strada, quest'ultimo procede senza indugio alla rimozione.

Gli **oneri di rimozione e custodia** sono posti a carico dell'autore della violazione o, se non identificato, di chi utilizza gli spazi pubblicitari, con responsabilità solidale del proprietario o possessore del suolo privato. In caso di mancato pagamento, le spese sono recuperate mediante ordinanza-ingiunzione del Prefetto. Decorso il termine di **sessanta giorni** senza richiesta di restituzione, l'ente proprietario può liberamente disporre dei mezzi pubblicitari rimossi (**comma 10**).

Il **comma 11** prevede che, contestualmente all'accertamento della violazione del divieto di cui all'articolo 37, comma 1, ***lettera m)***, l'organo accertatore ordini al trasgressore l'**allontanamento** dal luogo in cui è stato commesso il fatto, con divieto di farvi rientro prima che siano trascorse quarantotto ore. Copia del provvedimento è immediatamente trasmessa al questore competente, con eventuale segnalazione ai servizi socio-sanitari; si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni dell'articolo 10 del decreto-legge n. 14 del 2017, che disciplina il cosiddetto **DASPO urbano** (o **DACUR**) e prevede, nei casi di reiterazione delle condotte e ricorrendone i presupposti, la possibilità per il questore di disporre un **divieto temporaneo di accesso a determinate aree**.

Il **comma 12** stabilisce in via generale che il trasgressore cui sia stato intimato uno degli obblighi previsti dall'articolo deve darvi esecuzione nei tempi e nei modi indicati nel verbale. Il **comma 13** prevede che, in caso di

inadempimento dell'obbligo di abbandonare la piattaforma stradale, l'organo accertatore o l'ente proprietario o gestore della strada provveda alla **rimozione forzata** secondo le disposizioni dell'articolo 132.

La disposizione riordina e coordina previsioni oggi contenute, in particolare, negli **articoli 211 e 212** e nell'**articolo 23, commi 13-*bis*, 13-*quater* e 13-*quater*.1**, del codice vigente. Nel sistema vigente l'ordine di ripristino dei luoghi o di rimozione delle opere abusive è impartito dal Prefetto con l'ordinanza-ingiunzione, mentre lo schema attribuisce direttamente all'organo accertatore il potere di imporre nel verbale gli adempimenti previsti, disciplinando separatamente l'eventuale esecuzione sostitutiva.

La **Tabella 1** prevede, per la violazione degli obblighi di ripristino, rimozione, sospensione o cessazione dell'attività e abbandono della piattaforma stradale, una sanzione da **400 a 1.600 euro**; per la violazione dell'obbligo di rimozione della pubblicità non autorizzata di cui al comma 9, lettera *a)*, una sanzione da **4.000 a 16.000 euro**; per la violazione dell'ordine di allontanamento di cui al comma 11, una sanzione da **80 a 320 euro**, ferma restando la necessità di coordinamento sopra segnalata quanto all'individuazione della condotta sanzionata.

Rispetto alla disciplina vigente in materia di pubblicità, non è riprodotto il termine ridotto di **cinque giorni** previsto dall'articolo 23, comma 13-*bis*, per le violazioni del comma 4-*bis* del medesimo articolo.

Sono, in particolare, di **nuova introduzione** il **comma 8**, che, secondo la relazione illustrativa, è volto a disciplinare l'immediata esecutività dei provvedimenti garantendo al contempo il diritto di difesa mediante l'opposizione, e il **comma 11**, che la tavola di raffronto qualifica come disposizione che «ricalca il DASPO urbano», ferma restando la richiamata esigenza di coordinamento del rinvio all'articolo 37.

L'**articolo 131** (*Sanzioni accessorie riguardanti la marcia dei veicoli sulla strada*) riunisce la disciplina delle **sanzioni accessorie incidenti sulla marcia dei veicoli**, distinguendole, al **comma 1**, in:

- **immobilizzazione del veicolo** nel luogo in cui è compiuto l'accertamento, fino all'ottemperanza della prescrizione o dell'obbligo indicati nel verbale;
- **divieto di marcia a tempo indeterminato**, fino all'ottemperanza della prescrizione o dell'obbligo indicati nel verbale;
- **divieto di marcia a tempo determinato**, nella misura prevista per ciascuna violazione dalla Tabella 1 di cui all'articolo 121.

Ai sensi del **comma 2**, quando è prevista una delle predette sanzioni, in caso di **contestazione immediata** l'**organo accertatore** dispone **contestualmente** la cessazione della marcia; in assenza di contestazione immediata, comunica invece al proprietario del veicolo o ad altro soggetto

obbligato in solido l'obbligo di cessazione della marcia, che decorre dalla notificazione del verbale.

Il **comma 3**, con riferimento ai **divieti di marcia a tempo indeterminato e determinato**, disciplina la nomina del **responsabile dell'esecuzione della misura**.

In caso di contestazione immediata è nominato il proprietario o altro soggetto obbligato in solido, se presente o prontamente reperibile, ovvero, in mancanza, il conducente. Se il trasgressore non è identificato, con la successiva notificazione del verbale è nominato il proprietario o altro obbligato in solido. Qualora quest'ultimo non abbia la disponibilità del veicolo, deve comunicare immediatamente all'organo accertatore chi ne abbia l'effettiva disponibilità; in mancanza della comunicazione assume egli stesso la responsabilità dell'esecuzione della misura. Se la violazione è commessa da un minore o da persona incapace, è nominato responsabile il genitore o chi esercita la potestà genitoriale.

Il verbale con cui è imposto il divieto di marcia è sempre notificato al proprietario o ad altro obbligato in solido, salvo il caso in cui sia già stato nominato un responsabile dell'esecuzione ai sensi del comma 3 (**comma 4**).

Il **comma 5** prevede che, in caso di **contestazione immediata** di un divieto di marcia a tempo determinato o indeterminato, l'organo accertatore, fatte salve le esigenze di sicurezza della circolazione, autorizzi il responsabile dell'esecuzione a condurre il veicolo nel luogo indicato dall'avente diritto o dal conducente, percorrendo la via più breve e per il tempo strettamente necessario, con annotazione dell'autorizzazione nel verbale.

Il **comma 6** disciplina invece i **casi di immobilizzazione** e quelli in cui l'autorizzazione di cui al comma 5 non possa essere concessa per ragioni di sicurezza. L'organo accertatore intima al trasgressore o al conducente di regolarizzare le condizioni che hanno determinato l'immobilizzazione o il divieto di marcia, raggiungendo il luogo indicato; ove necessario, scorta il veicolo e, se questo non è idoneo alla circolazione, ne dispone il trasporto. Le relative spese sono integralmente a carico del trasgressore o dei soggetti obbligati in solido.

Ai sensi del **comma 7**, nei casi di **immobilizzazione** e di **divieto di marcia a tempo indeterminato**, **la misura cessa** soltanto dopo l'**adempimento** della prescrizione indicata nel verbale.

L'**Allegato III.1**, parte integrante del codice, disciplina le **modalità di adempimento** e individua i casi in cui la cessazione richiede la verifica dell'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore.

In particolare, l'Allegato III.1 distingue i casi di:

- **cessazione senza verifica dell'organo accertatore**, tra i quali rientrano, ad esempio, la dotazione di mezzi antisdrucciolevoli o pneumatici invernali, l'abbandono della pista ciclabile o della sede stradale non consentita e la corretta sistemazione o assicurazione del carico;
- **cessazione subordinata alla verifica** dell'avvenuto adempimento, secondo le fattispecie individuate dallo stesso Allegato.

L'Allegato disciplina inoltre le modalità operative per l'adempimento delle prescrizioni e, nei casi previsti, gli spostamenti del veicolo necessari alla regolarizzazione, anche mediante procedure telematiche.

L'**applicazione e la cessazione dei divieti di marcia** a tempo determinato o indeterminato sono immediatamente comunicate per via telematica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della trascrizione nell'**Archivio nazionale dei veicoli** per i veicoli immatricolati in Italia, ovvero al **Sistema Informativo Interforze** di cui all'articolo 8 della legge n. 121 del 1981 per quelli immatricolati all'estero. Le relative informazioni sono rese disponibili agli interessati tramite il **Portale dell'automobilista** (**comma 8**).

Il **comma 9** vieta la marcia durante il periodo di efficacia del divieto a tempo determinato e, nei casi di immobilizzazione e di divieto a tempo indeterminato, fino all'adempimento della prescrizione prevista dal comma 7. Il responsabile dell'esecuzione della misura vigila sul rispetto del divieto, prevenendo qualsiasi utilizzo abusivo da parte di terzi.

Il **comma 10** stabilisce che il **divieto di marcia a tempo determinato non si applica o**, se già disposto, **è immediatamente annullato** quando l'autore della violazione sia diverso dal proprietario o da chi abbia la legittima disponibilità del veicolo e **risulti evidente** che la circolazione sia avvenuta **contro la volontà** di quest'ultimo.

Il **comma 10** riprende, adattandola al nuovo sistema sanzionatorio, la previsione dell'articolo 214, comma 3, del codice vigente. Quest'ultimo esclude gli effetti del **fermo amministrativo** quando l'autore della violazione è diverso dal proprietario o da chi ha la legittima disponibilità del veicolo e risulta evidente che la circolazione sia avvenuta contro la sua volontà, disponendo in tal caso l'immediata restituzione del veicolo all'avente titolo. Nello schema, la medesima regola è riferita al nuovo **divieto di marcia a tempo determinato**, che non si applica o, se già disposto, è immediatamente annullato.

Le sanzioni accessorie previste dal comma 1 **consentono la sosta del veicolo sulla strada e nelle sue pertinenze**. Per i veicoli immatricolati in

Italia, inoltre, il divieto di marcia a tempo determinato o indeterminato comporta la **sospensione di diritto del documento di circolazione** per un periodo corrispondente a quello del divieto, senza necessità di un apposito provvedimento del competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (**comma 11**).

Secondo la **tavola di raffronto**, l'articolo 131 costituisce una disposizione di **nuova introduzione** e introduce nuove sanzioni accessorie riguardanti il veicolo in sostituzione del **fermo amministrativo** di cui all'articolo 214 del codice vigente, del **ritiro dei documenti di circolazione** di cui all'articolo 216 e della **sospensione della carta di circolazione** di cui all'articolo 217.

La disciplina dell'immobilizzazione sistematizza inoltre procedure oggi previste in diverse disposizioni del codice vigente. Secondo la relazione tecnica, l'articolo armonizza tali procedure nell'ambito della nuova sanzione accessoria del **divieto di marcia**, mentre le registrazioni nell'Archivio nazionale dei veicoli e nel Sistema Informativo Interforze sono effettuate mediante infrastrutture informatiche già esistenti.

Rispetto al **fermo amministrativo vigente**, che implica la custodia del mezzo in un luogo non sottoposto a pubblico passaggio, il nuovo **comma 11** consente invece al veicolo sottoposto alle misure dell'articolo 131 di **restare in sosta sulla strada o nelle sue pertinenze**.

Per la **violazione del divieto di marcia**, la Tabella 1 prevede, nei confronti del conducente diverso dal responsabile dell'esecuzione, la sanzione pecuniaria da **500 a 2.000 euro**. Nei confronti del responsabile dell'esecuzione, la violazione del divieto o dell'obbligo di vigilanza è punita con la sanzione da **2.000 a 8.000 euro**, cui si aggiungono la **confisca del veicolo** nel caso di divieto a tempo determinato e il **divieto di marcia per novanta giorni** nel caso di divieto a tempo indeterminato.

La **Tabella 1** prevede inoltre la sanzione da **750 a 3.000 euro** per il «**rifiuto di assumere la custodia**», riferendola all'articolo 131, comma 3, primo periodo. Tale indicazione presenta tuttavia un **problema di coordinamento interno**, poiché il comma 3 disciplina la **nomina del responsabile dell'esecuzione della misura** e non contiene né un espresso obbligo di assumere la custodia né un espresso divieto di rifiutarla. Un espresso obbligo relativo alla custodia è invece previsto, in altro contesto, dall'articolo 133 in materia di sequestro e confisca.

L'**articolo 132** (*Rimozione forzata o blocco del veicolo*) disciplina la **rimozione forzata** e il **blocco fisico del veicolo**, nonché la **custodia**, l'**alienazione** e la **demolizione** dei veicoli nei casi previsti dal codice.

In particolare, ai sensi del **comma 1**, quando il codice prevede la sanzione amministrativa accessoria della **rimozione del veicolo**, questa è disposta dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27 e dagli ausiliari

di polizia stradale di cui all'articolo 28 che accertano la violazione. Tali soggetti dispongono, secondo le disposizioni del regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, la rimozione, il trasporto e la custodia del veicolo da parte del concessionario del servizio di rimozione in appositi luoghi. Dell'applicazione della misura è fatta menzione nel verbale di accertamento della violazione contestato o notificato.

Il **comma 2** dispone che, fermi restando i casi di rimozione specificamente previsti dal codice come sanzione accessoria, **la rimozione dei veicoli** di cui al comma 1 **è disposta**:

- nelle strade e nei tratti di esse in cui, con ordinanza dell'ente proprietario o gestore della strada, è stabilito che la sosta dei veicoli costituisce grave intralcio o pericolo per la circolazione stradale e il segnale di divieto di sosta è integrato dall'apposito pannello aggiuntivo (**lettera *a)***);
- in tutti i casi, diversi da quello di cui alla lettera *a)*, in cui la sosta è vietata e costituisce pericolo o grave intralcio alla circolazione (**lettera *b)***);
- quando il veicolo è lasciato in sosta in violazione delle disposizioni adottate dall'ente proprietario o gestore per la manutenzione o la pulizia delle strade e del relativo arredo (**lettera *c)***);
- quando, per lo stato del veicolo o per altro fondato motivo, si può ragionevolmente ritenere che esso sia stato abbandonato secondo le disposizioni dell'articolo 46 (**lettera *d)***);
- nelle aree portuali e marittime di cui all'articolo 4 della legge n. 84 del 1994, quando i veicoli in sosta vietata ostacolano la regolare circolazione viaria o ferroviaria ovvero limitano l'operatività delle strutture portuali (**lettera e*)**).

Nei casi di cui alle **lettere *b)***, ***c)***, ***d)*** ed ***e)***, alla rimozione può procedere anche l'**ente proprietario o gestore della strada**, sentiti preventivamente gli organi di polizia stradale. In tali casi la rimozione dei veicoli costituisce sanzione amministrativa accessoria alle sanzioni amministrative pecuniarie previste per la violazione dei comportamenti indicati (**comma 3**).

I veicoli rimossi ai sensi dei commi 1, 2 e 3 sono restituiti all'avente diritto previo **rimborso delle spese di intervento, rimozione e custodia**, con le modalità previste dal comma 1. Ai fini del rimborso delle spese si applica l'**articolo 2756, comma 3, del codice civile** (**comma 4**).

L'**articolo 2756 del codice civile** disciplina uno specifico privilegio mobiliare riconosciuto *ex lege* ai crediti per le prestazioni e le spese relative alla conservazione o al miglioramento di beni mobili, purché questi si trovino ancora

presso chi ha effettuato le prestazioni o sostenuto le spese. Il **terzo comma** stabilisce, in particolare, che il creditore può ritenere la cosa soggetta al privilegio fino alla soddisfazione del credito e può anche venderla secondo le norme stabilite per la vendita del pegno, dettate dall'**articolo 2797 del codice civile**.

In alternativa alla rimozione è consentito, anche previo spostamento del veicolo, il **blocco dello stesso mediante attrezzo a chiave applicato alle ruote**, senza oneri di custodia, conformemente alle caratteristiche tecniche e alle modalità di applicazione indicate dalla disposizione; il blocco non è consentito quando il veicolo in posizione irregolare costituisce intralcio o pericolo per la circolazione (**comma 5**).

Sul punto deve essere segnalato un difetto di coordinamento formale del comma 5: la disposizione richiama infatti le caratteristiche tecniche e le modalità di applicazione stabilite nell'«allegato di cui al comma 1», ma il comma 1 non contiene alcun rinvio a un allegato, bensì richiama il regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.

Il blocco è disposto dai soggetti di cui al comma 1 che accertano la violazione, secondo le modalità stabilite nel medesimo comma 1. Dell'esecuzione del blocco è fatta menzione nel verbale di contestazione.

La rimozione del blocco è effettuata, su richiesta dell'avente diritto, **previo pagamento delle spese** di intervento, bloccaggio e rimozione del blocco; anche a tali spese si applica l'**articolo 2756, comma 3, del codice civile**. È espressamente vietato rimuovere il dispositivo di blocco in violazione delle disposizioni del comma (**comma 6**).

I soggetti di cui ai commi 1 e 3 sono autorizzati ad **affidare in concessione** il servizio di rimozione dei veicoli e a stabilire le relative modalità di esecuzione nel rispetto di quanto previsto dall'articolo (**comma 7**).

Ai sensi del **comma 8**, se sono trascorsi **novanta giorni dalla notificazione del verbale** contenente l'accertamento della violazione e l'indicazione dell'esecuzione della rimozione o del blocco del veicolo senza che il proprietario o l'intestatario del documento di circolazione abbiano richiesto, rispettivamente, la restituzione del veicolo o la rimozione del blocco all'ufficio o comando da cui dipende l'organo che ha eseguito la misura, il veicolo può essere **alienato o demolito** secondo le modalità stabilite dal regolamento adottato ai sensi dell'**articolo 289**. Si applicano inoltre le disposizioni dell'**articolo 133, comma 5**.

Nell'ipotesi di **alienazione**, il **ricavato** è destinato prioritariamente alla soddisfazione della sanzione pecuniaria, se non corrisposta, nonché delle

spese di rimozione, custodia e blocco; l'eventuale residuo è restituito all'avente diritto.

Il medesimo comma 8 stabilisce inoltre che i veicoli oggetto di **rimozione forzata** che non siano stati reclamati dai proprietari decorsi **novanta giorni dall'adozione della misura** si considerano in stato di abbandono ai fini dell'applicazione dell'**articolo 46** (per maggiori approfondimenti, si veda la scheda relativa al titolo II, Capo I).

Su quest'ultimo punto deve tuttavia essere segnalato un ulteriore difetto di coordinamento interno dello schema: l'**articolo 46, comma 2, lettera *b)*, numero *2)***, equipara ai veicoli abbandonati quelli «oggetto di **blocco** ai sensi dell'articolo 132» e non reclamati dopo novanta giorni dall'adozione della misura, mentre l'articolo 132, comma 8, si riferisce espressamente ai veicoli oggetto di **rimozione forzata**.

Ferma restando l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal codice, **la rimozione o il blocco non sono consentiti** quando il veicolo in sosta irregolare: è un'**ambulanza**, è destinato a servizi di **polizia**, anche privati, o di **protezione civile**, oppure è nella disponibilità dei **vigili del fuoco**; è utilizzato per attività di **soccorso stradale**; è utilizzato da **medici** che si trovino in servizio in visita domiciliare o in situazione di emergenza, muniti dell'apposito contrassegno, ovvero che siano al servizio di **persone con disabilità**, di donne in stato di **gravidanza** o di genitori di bambini di età **inferiore a due anni**, purché muniti di contrassegno (**comma 9**).

Nei casi di cui al comma 9, quando la sosta irregolare costituisce pericolo ovvero intralcio per la circolazione, il veicolo può essere **spostato** in un luogo vicino, con le modalità previste dal comma 1, oppure, qualora ciò non risulti possibile, rimosso secondo le disposizioni del medesimo comma 1 (**comma 10**).

La disposizione riprende e coordina, con alcune modifiche, la disciplina attualmente contenuta negli articoli 159 e 215 del codice vigente, nonché negli articoli 354 e 355 del regolamento di esecuzione e di attuazione, di cui al d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495.

Tra le principali **modifiche sostanziali**, il comma 8 riduce da **centottanta a novanta giorni** il termine decorso il quale il veicolo non reclamato può essere alienato o demolito: l'attuale articolo 215, comma 4, prevede infatti il termine di centottanta giorni.

La disposizione introduce inoltre la qualificazione come veicoli in **stato di abbandono**, ai fini dell'articolo 46, dei veicoli oggetto di rimozione forzata e non reclamati decorsi novanta giorni dall'adozione della misura. La tavola di raffronto

qualifica espressamente tale previsione come **nuova introduzione** e ne indica la finalità nel liberare le depositerie dai veicoli non reclamati. Resta ferma, tuttavia, la discrasia sopra evidenziata rispetto al riferimento ai veicoli oggetto di «blocco» contenuto nell'articolo 46.

Nelle **aree portuali e marittime**, la nuova disciplina sostituisce con la **rimozione** il **sequestro conservativo** previsto dall'attuale articolo 159, comma 5-*bis*, per gli automezzi in sosta vietata che ostacolano la regolare circolazione viaria o ferroviaria o l'operatività delle strutture portuali.

La disciplina dei divieti di rimozione e di blocco, oggi contenuta negli articoli 354, comma 4, e 355, comma 5, del regolamento di esecuzione, viene inoltre trasferita nel codice e ampliata. In particolare, alle categorie già tutelate sono aggiunti espressamente i **veicoli della protezione civile**, quelli utilizzati dai medici anche durante le **visite domiciliari** e quelli al servizio di **donne in stato di gravidanza** o di **genitori di bambini di età inferiore a due anni**. Il comma 10, qualificato dalla tavola di raffronto come **nuova introduzione**, consente tuttavia lo spostamento o, quando lo spostamento non risulti possibile, la rimozione di tali veicoli se la sosta irregolare costituisce pericolo o intralcio per la circolazione.

Con riferimento al **regime sanzionatorio**, la **Tabella 1** punisce la violazione del divieto di rimuovere il dispositivo di blocco previsto dall'articolo 132, comma 6, con la sanzione amministrativa pecuniaria da **400 a 1.600 euro** e con il **divieto di guida per quindici giorni**, senza decurtazione di punti.

Si tratta di una **nuova fattispecie sanzionatoria**. Il vigente articolo 215, comma 3, disciplina infatti il blocco del veicolo e la rimozione del blocco su richiesta dell'avente diritto e previo pagamento delle relative spese, ma non contempla un autonomo divieto di rimozione abusiva del dispositivo corredato da una specifica sanzione.

L'**articolo 133** (*Sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo, del denaro o delle cose*) disciplina la **confisca amministrativa del veicolo, del denaro o delle cose** e le relative procedure di sequestro, custodia, trasferimento e alienazione.

La relazione illustrativa evidenzia che la disposizione, riprendendo l'articolo 213 del codice vigente, riordina in un unico articolo il sequestro, la custodia, il trasferimento, l'alienazione e la confisca amministrativa, nonché la gestione economica delle somme derivanti dalle alienazioni, coordinando tali procedure anche con le comunicazioni informatiche.

Il **comma 1** dispone che, quando il codice prevede la sanzione accessoria della **confisca amministrativa**, l'organo di polizia che accerta la violazione provvede al **sequestro** del veicolo o delle altre cose oggetto della violazione, facendone menzione nel verbale di contestazione. Se il sequestro riguarda un veicolo, l'organo di polizia stradale ritira i documenti di circolazione, ove disponibili e non dematerializzati, e procede alla comunicazione della misura negli archivi e con le modalità di cui

all'articolo 131, comma 8, anche ai fini dell'annotazione al pubblico registro automobilistico (PRA).

Ai sensi del **comma 2**, la confisca del veicolo è altresì disposta, con le modalità di cui al comma 1, in tutti i casi in cui il veicolo sia stato adoperato per commettere un **reato diverso da quelli previsti dal codice**, **anche se** l'autore è persona **minore di età**.

Nelle ipotesi di cui ai commi 1 e 2, **il proprietario o**, in sua assenza, **il conducente** del veicolo **o altro soggetto** obbligato in solido **è sempre nominato custode**, con l'obbligo di depositare il veicolo in un luogo di cui abbia la disponibilità o di custodirlo, a proprie spese, in un luogo non sottoposto a pubblico passaggio, provvedendo al trasporto in condizioni di sicurezza per la circolazione stradale.

In caso di **violazione commessa da minorenne**, il veicolo è affidato in custodia ai genitori, a chi ne fa le veci o a persona maggiorenne appositamente delegata.

I soggetti designati **non possono rifiutare** di assumere la custodia e sono tenuti all'esecuzione di tutte le misure previste dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, secondo le prescrizioni impartite dall'organo di polizia stradale. In caso di rifiuto di assumere la custodia o di impossibilità di tale assunzione, l'organo di polizia dispone l'immediata rimozione del veicolo e il suo trasporto presso un **custode-acquirente**, secondo le modalità indicate dal regolamento (**comma 3**).

Nei casi in cui il veicolo sia stato affidato al custode-acquirente, esso è **trasferito in proprietà** al soggetto cui è stato consegnato, senza oneri per l'erario, quando, **decorsi cinque giorni dalla comunicazione dell'avvenuto deposito**, l'avente diritto non ne abbia assunto la custodia, pagando i relativi oneri di recupero e trasporto.

Del deposito è data comunicazione mediante pubblicazione sul sito istituzionale della prefettura-ufficio territoriale del Governo competente; la comunicazione contiene altresì l'avviso che, se l'avente diritto non assume la custodia nei successivi cinque giorni, previo pagamento dei relativi oneri di recupero e custodia, il veicolo è alienato anche ai soli fini della rottamazione.

La somma ricavata dall'alienazione è depositata, sino alla definizione del procedimento in relazione al quale è stato disposto il sequestro, in un autonomo **conto infruttifero** presso la tesoreria dello Stato. In caso di confisca, questa ha ad oggetto la somma depositata; negli altri casi, la somma è restituita all'avente diritto. I veicoli alienati secondo tale procedura sono inoltre liberi dagli eventuali gravami precedentemente iscritti (**comma 4**).

Il **comma 5** disciplina i veicoli **sequestrati in assenza dell'autore della violazione**, quando non sia stato possibile rintracciare contestualmente il proprietario o altro obbligato in solido e il veicolo sia stato affidato a uno dei soggetti individuati dal comma 3, quarto periodo. In tali casi, il verbale di contestazione, unitamente al verbale di sequestro recante l'avviso ad assumerne la custodia, è notificato senza ritardo dall'organo di polizia stradale che ha eseguito il sequestro. Contestualmente, il medesimo organo dà comunicazione del deposito mediante pubblicazione di apposito avviso nell'albo del comune nel quale è avvenuto l'accertamento della violazione. Quando, per comprovate difficoltà oggettive, non sia stato possibile eseguire la notifica e il veicolo risulti ancora affidato a uno dei soggetti individuati dal comma 3, quarto periodo, la notificazione si considera eseguita il trentesimo giorno successivo alla pubblicazione della comunicazione di deposito nell'albo del comune.

Il **comma 6**, qualificato dalla tavola di raffronto come **nuova introduzione**, disciplina l'ipotesi in cui la **violazione** che comporta la confisca amministrativa sia stata **accertata mediante rilevamento a distanza**. In tale caso, il proprietario del veicolo o altro obbligato in solido che ne abbia la disponibilità in sua vece e al quale sia stato notificato il verbale ne assume la custodia. Se il veicolo non è destinato alla demolizione nel rispetto delle procedure di legge, entro trenta giorni dalla notificazione del verbale chi ne ha la custodia consegna a un ufficio di polizia i documenti di circolazione non dematerializzati; l'ufficio presso il quale sono consegnati i documenti redige quindi apposito verbale di sequestro.

La relazione illustrativa e la tavola di raffronto evidenziano che la disposizione è volta a disciplinare espressamente una fattispecie che il codice vigente non regola e che determina problemi applicativi.

Il **comma 7** disciplina l'anticipazione e la liquidazione delle **spese di custodia**. Nei casi di cui ai commi 3, quarto periodo, e 5, quando il soggetto che ha eseguito il sequestro non appartiene a una delle Forze di polizia di cui all'articolo 16 della legge 1° aprile 1981, n. 121, le spese sono anticipate dall'amministrazione di appartenenza. La liquidazione delle somme dovute alla depositeria spetta alla prefettura-ufficio territoriale del Governo; divenuto definitivo il provvedimento di confisca, la liquidazione degli importi compete all'Agenzia del demanio a decorrere dalla data di ricezione del provvedimento adottato dal prefetto.

Ai sensi del **comma 8**, durante il **sequestro amministrativo** il veicolo non può essere utilizzato su strada né può essere lasciato in sosta sulla

strada o nelle relative pertinenze. Il soggetto che ne ha assunto la custodia non può inoltre circolare con il veicolo né autorizzare o consentire a terzi di circolare con esso. L'organo di polizia che accerta la violazione del divieto di utilizzo o di sosta di cui al primo periodo dispone l'immediata rimozione ovvero provvede al recupero del veicolo e al suo trasporto presso uno dei soggetti individuati dal comma 3, quarto periodo; il veicolo è immediatamente trasferito in proprietà al soggetto cui è consegnato, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Rispetto all'articolo 213, comma 8, vigente, viene quindi introdotto espressamente anche il **divieto di utilizzo del veicolo su strada e di sosta sulla strada o nelle relative pertinenze**, mentre la disciplina vigente prende direttamente in considerazione la condotta del custode che circoli abusivamente con il veicolo sequestrato o consenta ad altri di circolarvi.

Secondo il **comma 9**, divenuto definitivo il verbale di accertamento della violazione, il **prefetto adotta il provvedimento di confisca del veicolo o**, se questo è già stato alienato, **della somma ricavata**. Il provvedimento costituisce titolo esecutivo anche per il recupero delle spese di trasporto e custodia. La confisca non si applica quando il veicolo appartenga a persona estranea alla violazione.

Fuori dai casi di cui ai commi 3, quarto periodo, e 5, entro trenta giorni dalla data in cui il provvedimento di confisca è divenuto definitivo, il custode trasferisce il veicolo, a proprie spese e in condizioni di sicurezza per la circolazione stradale, nel luogo individuato dal prefetto secondo quanto previsto dal regolamento adottato in attuazione dell'articolo 289. Decorso inutilmente il termine, il prefetto ordina il trasferimento del veicolo a spese del custode e a cura dell'organo accertatore, ferma l'eventuale denuncia del custode all'autorità giudiziaria qualora ne ricorrano i presupposti.

È inoltre introdotto uno specifico **divieto di circolazione del veicolo confiscato che non sia stato trasferito**. Se il veicolo è sorpreso a circolare, l'organo di polizia che accerta la violazione, ferma restando l'applicazione delle sanzioni previste, ne dispone l'immediata rimozione o il recupero e il trasporto presso il custode-acquirente. In caso di mancato trasferimento è sempre esclusa ogni responsabilità dello Stato per le violazioni o i sinistri stradali commessi dal custode e le relative sanzioni amministrative pecuniarie sono poste a carico di quest'ultimo. Il provvedimento di confisca è comunicato dal prefetto all'Archivio nazionale dei veicoli ai fini dell'annotazione al PRA; le modalità di comunicazione tra gli uffici interessati sono stabilite con provvedimento del Ministero dell'interno, sentita l'Agenzia del demanio.

La tavola di raffronto precisa che lo specifico **divieto di circolazione successivo alla confisca** costituisce una novità rispetto alla disciplina vigente.

Si segnala, tuttavia, un possibile difetto di coordinamento interno del comma 9. Il **quinto periodo** stabilisce infatti che, decorso inutilmente «il termine di cui al terzo periodo», il prefetto ordina il trasferimento del veicolo; il termine di trenta giorni al quale la disposizione intende riferirsi è però previsto dal **quarto periodo**, mentre il terzo periodo stabilisce che la confisca non si applica se il veicolo appartiene a persona estranea alla violazione. Il successivo divieto di circolazione, contenuto nel **settimo periodo**, richiama invece correttamente il trasferimento previsto dal quarto periodo.

Il **comma 10**, qualificato dalla tavola di raffronto come **nuova introduzione**, disciplina la confisca delle **cose diverse dai veicoli**.

In tali casi si applicano le disposizioni dell'articolo 20 della legge n. 689 del 1981 e gli organi di polizia stradale procedono al sequestro secondo le disposizioni del Capo II del d.P.R. 29 luglio 1982, n. 571, in quanto compatibili. Quando è disposta la vendita delle cose sequestrate, vi provvede, previa autorizzazione del Ministero della giustizia, l'**Istituto di vendite giudiziarie** competente per territorio rispetto al luogo in cui ha sede l'organo di polizia stradale che ha eseguito il sequestro. All'Istituto è altresì affidata la custodia dei beni da vendere qualora, per la loro natura o per motivi di opportunità, non possano essere custoditi presso gli uffici dai quali dipende l'organo che ha eseguito il sequestro. Le eventuali spese di custodia maturate tra il provvedimento di confisca e la vendita sono anticipate dall'amministrazione che dispone la confisca.

La tavola precisa che si tratta di un'ipotesi non contemplata dal codice della strada vigente e che la relativa disciplina riprende quella dettata dal d.P.R. n. 571 del 1982.

Il **comma 11**, anch'esso qualificato dalla tavola come **nuova introduzione**, disciplina la confisca del **denaro**, prevedendo l'applicazione, in quanto compatibili, delle disposizioni del codice di procedura penale, ad eccezione dei casi in cui la confisca riguardi somme derivanti da vendite di veicoli operate dalle prefetture.

Avverso il provvedimento di sequestro è ammessa l'**impugnazione ai sensi dell'articolo 150**. In caso di rigetto del ricorso, il sequestro è confermato e il prefetto, ricorrendone i presupposti, dispone la confisca con l'ordinanza-ingiunzione ovvero con separato provvedimento, stabilendo le necessarie prescrizioni relative alla confisca. Se il veicolo è stato alienato prima dell'adozione di tali provvedimenti, questi hanno ad oggetto la

somma ricavata. In caso di ricorso avverso il verbale di accertamento, l'accoglimento del ricorso si estende al provvedimento di sequestro e determina il dissequestro del veicolo oppure, nei casi di cui al comma 4, la restituzione della somma ricavata dall'alienazione (**comma 12**).

Il **comma 13**, qualificato dalla tavola come **nuova introduzione**, disciplina organicamente le **operazioni conseguenti al dissequestro**.

Quando il veicolo è stato affidato a uno dei soggetti di cui al comma 3, primo e secondo periodo, esso rientra nella piena disponibilità del proprietario o dell'altro soggetto nominato custode; quando, invece, è stato affidato a uno dei soggetti di cui al comma 3, quarto periodo, la restituzione avviene presso il luogo di custodia a cura del custode. Il documento di circolazione eventualmente ritirato può essere restituito al proprietario o all'altro soggetto nominato custode anche mediante invio, su richiesta, al rispettivo domicilio, con spese di spedizione a carico dell'interessato. L'organo di polizia stradale procedente effettua inoltre le comunicazioni relative al dissequestro secondo le disposizioni del comma 1, secondo periodo.

Il comma riprende in parte la disciplina già contenuta nell'articolo 213, comma 10-*bis*, del codice vigente, che prevede la comunicazione necessaria alla cancellazione dell'annotazione dall'Archivio nazionale dei veicoli e dal PRA, ma la integra con una disciplina più articolata delle operazioni materiali e documentali conseguenti al dissequestro.

Il **comma 14** rinvia infine al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 per la disciplina degli obblighi, degli adempimenti e delle modalità della custodia, nonché delle modalità di trasporto e alienazione.

Nel complesso, l'articolo riprende e riordina, con modifiche, la disciplina dell'**articolo 213 del codice vigente**. Tra le principali modifiche si segnalano:

- il riferimento diretto al **custode-acquirente**, in luogo del rinvio ai soggetti di cui all'articolo 214-*bis* del codice vigente;
- la previsione, al comma 4, del deposito del ricavato dell'alienazione in un conto **infruttifero**, anziché nel conto **fruttifero** previsto dall'articolo 213, comma 5, vigente;
- l'introduzione dell'espresso **divieto di utilizzo e di sosta sulla strada o nelle relative pertinenze** del veicolo sottoposto a sequestro amministrativo;
- la nuova disciplina dell'applicazione del sequestro e della confisca in caso di **accertamento a distanza**;
- l'introduzione dello specifico **divieto di circolazione del veicolo dopo la confisca**, quando non sia stato effettuato il prescritto trasferimento, e la precisazione dell'esclusione della responsabilità dello Stato per violazioni o sinistri imputabili al custode;

- la disciplina espressa della **confisca delle cose diverse dai veicoli** e della **confisca del denaro**;
- la sostituzione, nella disciplina del sequestro, del richiamo al ricorso al prefetto ai sensi dell'articolo 203 del codice vigente con l'**impugnazione prevista dall'articolo 150** del nuovo schema;
- l'introduzione di una disciplina organica delle **operazioni conseguenti al dissequestro**.

Quanto alle **sanzioni**, la **Tabella 1** prevede:

- da **750 a 3.000 euro** per la violazione degli obblighi di custodia e di esecuzione delle misure previste dal comma 3, terzo periodo;
- da **500 a 2.000 euro** per la mancata consegna dei documenti di circolazione non dematerializzati prevista dal comma 6, secondo periodo;
- da **500 a 2.000 euro** per l'utilizzo o la sosta su strada o sulle relative pertinenze del veicolo sottoposto a sequestro;
- da **2.000 a 8.000 euro**, con **confisca del veicolo**, per la circolazione con il veicolo sequestrato da parte del custode;
- da **500 a 2.000 euro** per il mancato trasferimento del veicolo entro trenta giorni dalla definitività della confisca;
- da **2.000 a 8.000 euro** per la circolazione del veicolo già confiscato e non trasferito.

Per tutte le fattispecie, salvo la confisca espressamente prevista nel quarto caso, non sono previste sanzioni accessorie né decurtazioni di punti.

Il confronto con la **disciplina vigente** evidenzia alcune differenze significative. Per il **rifiuto o l'omissione di trasportare o custodire il veicolo sequestrato** secondo le prescrizioni dell'organo di polizia, l'attuale articolo 213, comma 5, prevede una sanzione da **1.814 a 7.261 euro** e la **sospensione della patente da uno a tre mesi**; la **nuova Tabella 1** prevede invece **750-3.000 euro**, senza sanzioni accessorie. Le fattispecie non sono tuttavia perfettamente sovrapponibili, poiché il nuovo articolo 133, comma 3 disciplina più ampiamente gli obblighi connessi all'assunzione della custodia e all'esecuzione delle misure prescritte.

Per la **circolazione con il veicolo sequestrato da parte del custode**, l'attuale articolo 213, comma 8, prevede una sanzione da **1.984 a 7.937 euro**, l'immediata rimozione e il trasferimento in proprietà del veicolo al soggetto cui è consegnato, nonché la **revoca della patente**, che, per effetto della **sentenza della Corte costituzionale n. 246 del 2022**, può essere applicata e non opera più automaticamente. La nuova **Tabella 1** eleva la sanzione a **2.000-8.000 euro**, prevede la **confisca del veicolo** e non contempla sanzioni sulla patente. Anche il nuovo articolo 133, comma 8 continua, peraltro, a prevedere la rimozione o il recupero del mezzo e il suo immediato trasferimento in proprietà.

Le ulteriori fattispecie sanzionatorie previste dalla Tabella 1 – **mancata consegna dei documenti di circolazione non dematerializzati nel procedimento conseguente all'accertamento a distanza; utilizzo o sosta su strada del veicolo sequestrato; mancato trasferimento del veicolo dopo la**

confisca; circolazione del veicolo confiscato e non trasferito – non trovano una piena corrispondenza in autonome sanzioni pecuniarie dell'articolo 213 vigente.

In particolare, l'attuale articolo 213, comma 6, già impone il trasferimento del veicolo entro trenta giorni dalla definitività della confisca, ma, in caso di inadempimento, prevede soltanto il trasferimento a cura dell'organo accertatore e a spese del custode, fatta salva l'eventuale denuncia penale. La nuova sanzione da **500 a 2.000 euro** costituisce quindi un elemento ulteriore.

Parimenti, lo specifico **divieto di circolazione del veicolo già confiscato e non trasferito**, sanzionato dalla nuova Tabella con il pagamento di una somma da **2.000 a 8.000 euro**, non trova corrispondenza nell'attuale articolo 213 ed è espressamente qualificato dalla tavola di raffronto come una nuova previsione.

Ha carattere innovativo anche la sanzione da **500 a 2.000 euro** per l'utilizzo o la sosta su strada del veicolo sequestrato, mentre il vigente comma 8 sanziona specificamente la circolazione abusiva del custode o da questi consentita a terzi.

La relazione tecnica evidenzia che l'articolo 133 costituisce la disposizione del Capo con i «**profili finanziari più sensibili**», poiché coinvolge prefetture, Agenzia del demanio, organi di polizia, depositerie e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con attività relative, tra l'altro, alla custodia dei beni, alla liquidazione delle spese, all'alienazione e alle comunicazioni informatiche. Essa precisa tuttavia che la disciplina, in continuità con la normativa vigente, contempla meccanismi diretti ad assicurare la **neutralità finanziaria**, quali il trasferimento della proprietà dei veicoli, l'alienazione dei beni e il recupero delle spese mediante titolo esecutivo o secondo le altre modalità previste dall'ordinamento. Le attività di sequestro, custodia, alienazione e confisca sono inoltre destinate a essere svolte mediante le strutture e le risorse già disponibili a legislazione vigente, con recupero degli eventuali oneri sostenuti dalle amministrazioni.

L'**articolo 134** (*Sanzioni accessorie relative alla targa prova*) disciplina le modalità di applicazione delle **sanzioni accessorie relative alla targa prova**, distinguendo il **ritiro della targa prova** e la **revoca dell'autorizzazione alla circolazione di prova**.

In particolare, in caso di **ritiro**, la targa è ritirata contestualmente all'accertamento della violazione dall'organo accertatore; il veicolo, se non munito di altra targa prova o di valida immatricolazione, è allontanato dalla sede stradale e trasportato, a spese del trasgressore, nel luogo da questi indicato. La targa è conservata presso l'ufficio o comando da cui dipende l'accertatore ed è restituita all'interessato o a un suo delegato al termine del periodo stabilito (**comma 1**).

In caso di **revoca dell'autorizzazione alla circolazione di prova**, l'organo accertatore ritira la targa e comunica la violazione al competente

ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che adotta il provvedimento di revoca entro trenta giorni dalla comunicazione. La revoca comporta il **divieto di conseguire una nuova autorizzazione nei tre anni successivi** alla notificazione del provvedimento (**comma 2**).

Secondo la relazione tecnica e la tavola di raffronto, l'articolo 134 costituisce una disposizione di **nuova introduzione** e ha carattere essenzialmente procedimentale, disciplinando il ritiro della targa, la revoca dell'autorizzazione e le relative comunicazioni agli uffici del Ministero. Le nuove sanzioni riguardano fattispecie inerenti alla circolazione di prova già in parte contemplate dalla normativa vigente.

Le fattispecie cui si applicano tali sanzioni accessorie sono individuate dalla **Tabella 1** con riferimento all'**articolo 80** dello schema. In particolare, la **revoca dell'autorizzazione alla circolazione di prova**, in occasione della **quarta violazione nel quinquennio**, è prevista per:

- l'impiego del veicolo munito di autorizzazione alla circolazione di prova per esigenze diverse da quelle consentite dal titolo VI (articolo 80, comma 3);
- la circolazione senza la presenza a bordo del titolare dell'autorizzazione o di uno degli altri soggetti ammessi dal codice (articolo 80, comma 5, lettera *a)*);
- l'inosservanza delle prescrizioni relative alla collocazione posteriore e alla visibilità della targa prova (articolo 80, comma 5, lettera *b)*).

Per ciascuna violazione ordinaria è prevista la sanzione pecuniaria da **80 a 320 euro**; in occasione della quarta violazione nel quinquennio si applicano la sanzione da **170 a 680 euro** e la **revoca dell'autorizzazione alla circolazione di prova**, senza decurtazione di punti.

La Tabella 1 prevede inoltre la sanzione da **80 a 320 euro** e il **ritiro della targa prova per sessanta giorni**, senza decurtazione di punti, per la violazione dell'articolo 80, comma 5, lettera *c)*, secondo cui la targa prova deve recare il sigillo identificativo corrispondente al codice riportato sull'autorizzazione e il sigillo non può essere alterato o manomesso.

Rispetto alla **disciplina vigente**, occorre distinguere la revoca amministrativa dell'autorizzazione per perdita dei presupposti dalla nuova revoca avente natura sanzionatoria. Il d.P.R. 24 novembre 2001, n. 474, come modificato dal d.P.R. 21 dicembre 2023, n. 229, già stabilisce che l'Ufficio della Motorizzazione civile **revochi l'autorizzazione quando vengono meno i presupposti** in base ai quali è stata rilasciata; il titolare deve restituire l'autorizzazione e la relativa targa entro dieci giorni dalla notificazione della revoca. Tale fattispecie non costituisce, tuttavia, una sanzione per la violazione delle regole di circolazione di prova e non comporta il divieto triennale di conseguire una nuova autorizzazione.

La **revoca per perdita dei requisiti** è mantenuta nello schema dall'**articolo 250, comma 11**, secondo cui l'autorizzazione «è sempre revocata» dal

competente Ufficio di Motorizzazione civile in caso di perdita dei requisiti previsti per il rilascio; resta pertanto **distinta** dalla **revoca sanzionatoria** disciplinata dall'articolo 134.

Quanto alle **violazioni attualmente sanzionate dall'articolo 98 del codice della strada**, l'utilizzo del veicolo in circolazione di prova per un uso diverso da quello consentito e la circolazione senza la presenza del titolare dell'autorizzazione o di un suo dipendente munito di apposita delega sono puniti con la sanzione pecuniaria da **87 a 344 euro**. Se le violazioni «superano il numero di tre», il comma 4 prevede la sanzione da **173 a 694 euro** e la **confisca del veicolo**. La disciplina vigente non collega tale reiterazione a uno specifico arco temporale.

Il nuovo sistema introduce quindi una **modifica sostanziale**: per le corrispondenti violazioni dell'articolo 80, comma 3 e comma 5, lettera *a)*, la **quarta violazione nel quinquennio** non comporta più la confisca del veicolo, bensì la **revoca dell'autorizzazione alla circolazione di prova**, alla quale l'articolo 134 collega il divieto di conseguire una nuova autorizzazione per tre anni. Gli importi sono contestualmente rideterminati da 87-344 a **80-320 euro** per la violazione ordinaria e da 173-694 a **170-680 euro** per la quarta violazione nel quinquennio.

La nuova disciplina amplia inoltre le fattispecie cui può conseguire la revoca, prevedendola, alla quarta violazione nel quinquennio, anche per l'inosservanza delle regole sulla **collocazione e visibilità della targa prova** di cui all'articolo 80, comma 5, lettera *b)*. Introduce inoltre uno specifico **ritiro della targa prova per sessanta giorni** per la violazione delle prescrizioni relative al sigillo identificativo di cui alla lettera *c)*, sanzione accessoria che non trova una corrispondente previsione specifica nell'attuale articolo 98.

La tavola di raffronto qualifica l'articolo 134 nel suo complesso come **«Nuova introduzione»** e non individua una disposizione vigente direttamente corrispondente. Ciò appare coerente con il fatto che la norma concentra in un autonomo articolo le modalità di applicazione delle nuove sanzioni accessorie relative alla targa prova. Resta fermo che la **circolazione di prova è già disciplinata dalla normativa vigente**, in particolare dall'articolo 98 del codice della strada e dal d.P.R. n. 474 del 2001, che regola il rilascio, la validità, la restituzione e la revoca dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

L'**articolo 135** *(Sanzioni accessorie riguardanti il divieto di guida di veicoli che richiedono la patente)* riconduce alla figura unitaria del **divieto di guida** le sanzioni accessorie che, nel codice vigente, incidono sulla patente di guida, **sostituendo** in particolare gli istituti del **ritiro**, della **sospensione** e della **revoca**.

Nel dettaglio, il **comma 1** distingue:

- il divieto di guida **a tempo indeterminato**, fino all'adempimento della prescrizione o dell'obbligo omesso indicati nel verbale (lettera *a)*);

- il divieto di guida **a tempo determinato collegato al punteggio della patente**, nella misura indicata dal comma 2 (lettera *b)*);
- il divieto di guida **a tempo determinato nella misura prevista dalla Tabella 1** di cui all'articolo 121 (lettera *c)*);
- il divieto di guida **permanente** (lettera *d)*).

Il **comma 2** disciplina il **divieto di guida collegato al punteggio**.

Al di fuori dei casi in cui trovano applicazione le sanzioni di cui al comma 1, lettere *c)* e *d)*, nonché delle fattispecie disciplinate dagli articoli 160 e 162, nei confronti dei conducenti di veicoli a motore identificati al momento dell'accertamento e che commettono una delle violazioni indicate dal comma 3 è disposto:

- il divieto di guida per **sette giorni**, se il titolare di patente italiana possiede **meno di venti ma almeno dieci punti** (lettera *a)*);
- il divieto di guida per **quindici giorni**, se possiede **meno di dieci punti** (lettera *b)*);
- il **raddoppio** di tali periodi quando, fuori dai casi di cui agli articoli 160 e 162, il conducente abbia provocato un **sinistro stradale** (lettera *c)*).

Per i titolari di **patente estera** iscritti nella banca dati di cui all'articolo 136, comma 10, il meccanismo opera secondo la diversa logica del relativo sistema di punteggio: il divieto è di sette giorni con un punteggio compreso tra uno e dieci punti e di quindici giorni con un punteggio superiore a dieci punti.

Il **comma 3** individua tassativamente le violazioni cui si applica tale meccanismo, mediante rinvio alle relative disposizioni del codice. Esse comprendono, tra l'altro, violazioni in materia di segnaletica, posizione sulla carreggiata, precedenza, manovre, sorpasso, distanza di sicurezza, casco, sistemi di ritenuta e tempi di guida.

Si ricorda che il meccanismo riprende nella sostanza la **sospensione breve della patente collegata al punteggio** prevista dall'articolo 218-*ter* del codice vigente. Anche tale disposizione prevede sette giorni di sospensione per chi abbia meno di venti ma almeno dieci punti, quindici giorni per chi abbia meno di dieci punti e il raddoppio in caso di incidente. L'articolo 218-*ter*, comma 4, già estende tale disciplina ai titolari di patente estera, applicando sette giorni in presenza di un punteggio compreso tra uno e dieci e quindici giorni in caso di punteggio superiore a dieci. La nuova disciplina riorganizza quindi l'istituto nell'ambito del sistema unitario del divieto di guida, ma non introduce *ex novo* l'assoggettamento dei titolari di patente estera alla misura.

Per i titolari di patente rilasciata in Italia, il divieto di guida a tempo determinato previsto dalla Tabella 1, di cui al comma 1, lettera *c)*, comporta la **sospensione dell'efficacia della patente o di altro titolo abilitativo**, anche se in corso di conseguimento, per un periodo corrispondente. La sospensione **consegue di diritto** all'accertamento della violazione, senza necessità di adottare un ulteriore provvedimento (**comma 4**).

Sotto questo profilo la disciplina si distingue dall'ordinaria sospensione prevista dall'attuale articolo 218, che richiede l'intervento del prefetto, mentre la sospensione breve dell'articolo 218-*ter* già consegue direttamente all'accertamento, senza un autonomo provvedimento prefettizio.

Il **divieto di guida permanente** comporta, per i titolari di **patente italiana**, la **revoca della patente o dell'altro titolo abilitativo**, disposta dal prefetto, e il divieto di conseguirne uno nuovo, anche mediante conversione di patente estera, nei primi **due anni dalla notificazione del provvedimento**. Per i reati di cui all'articolo 170 il termine è elevato a **tre anni dalla notificazione del provvedimento**. Nel computo del periodo necessario per conseguire una nuova patente è considerato il periodo di divieto di guida già effettivamente scontato. Per i titolari di **patente estera**, il divieto permanente comporta, sul territorio nazionale, il divieto di guidare veicoli per i quali è richiesta la patente per un periodo corrispondente (**comma 5**). Le sanzioni e la relativa durata sono annotate nell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida o, per le patenti estere, nella banca dati di cui all'articolo 136, comma 10 (**comma 6**).

Rispetto all'attuale articolo 219 cambia anche la **decorrenza del termine per conseguire una nuova patente**. A legislazione vigente, in via generale, occorre attendere almeno due anni dalla definitività del provvedimento di revoca; per le revoche conseguenti alle violazioni degli articoli 186, 186-*bis* e 187, il termine di tre anni decorre invece dall'accertamento del reato. Il nuovo articolo 135 assume come riferimento la **notificazione del provvedimento**, sia per il termine biennale sia, nei casi dell'articolo 170 dello schema, per quello triennale.

Quando da una violazione deriva una delle sanzioni previste dal comma 1, l'organo accertatore impone al conducente di **cessare immediatamente la guida** e ne fa menzione nel verbale. Il divieto decorre dalla contestazione immediata o, in mancanza, dalla notificazione del verbale (**comma 7**).

Nei casi di divieto a tempo indeterminato, **la misura cessa** con l'**adempimento** della prescrizione indicata nel verbale. L'**Allegato III.2** disciplina le modalità di adempimento e individua i casi in cui il divieto cessa di diritto senza verifica dell'organo accertatore (**comma 8**).

Tra questi rientrano, a seconda della violazione, la conferma di validità della patente o di altro titolo professionale, la conversione del titolo abilitativo, l'ottenimento del permesso internazionale o della traduzione ufficiale della

patente estera e, per i conducenti soggetti al regolamento (CE) n. 561/2006, il completamento dei periodi di riposo, interruzione e compensazione prescritti.

In caso di **contestazione immediata**, se non sussistono esigenze ostative alla sicurezza della circolazione e il conducente possiede i prescritti requisiti psicofisici e di età, l'organo accertatore **autorizza** il trasgressore a condurre il veicolo fino al luogo indicato, per il tempo strettamente necessario e utilizzando la via più breve. Se l'autorizzazione non può essere rilasciata e il veicolo non può essere affidato a una persona idonea prontamente reperibile, esso è trasportato, a spese del trasgressore, nel luogo indicato dall'interessato o nella più vicina autorimessa. Qualora non sia possibile né l'affidamento né il trasporto, il veicolo è sottoposto al **divieto di marcia per dodici ore** (**comma 9**).

Il **comma 10** disciplina il **permesso di guida**. Entro quindici giorni dalla contestazione o, in mancanza, dalla notificazione del verbale, il conducente al quale sia stato applicato il **divieto collegato al punteggio** di cui al comma 1, lettera *b)*, purché dalla violazione non sia derivato un sinistro stradale, **può chiedere** al responsabile dell'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore un **permesso per ragioni di lavoro** o per le esigenze di cui all'articolo 33 della legge n. 104 del 1992, per determinate fasce orarie e comunque per **non più di tre ore al giorno**.

Il richiamo all'**articolo 33 della legge n. 104 del 1992** riguarda le esigenze connesse all'assistenza di persone con disabilità in situazione di gravità. In particolare, il comma 3 riconosce, alle condizioni previste dalla legge, al lavoratore dipendente pubblico o privato **tre giorni di permesso mensile retribuito** per l'assistenza a una persona con disabilità grave non ricoverata a tempo pieno e disciplina i soggetti legittimati alla relativa fruizione.

Per il divieto a tempo determinato previsto dalla Tabella 1, di cui alla lettera *c)*, l'istanza è invece presentata al prefetto e può essere giustificata, oltre che da ragioni di lavoro o dalle esigenze di cui alla legge n. 104 del 1992, anche da **altre motivate esigenze**. Anche in tale ipotesi il permesso presuppone che dalla violazione non sia derivato un sinistro.

La disciplina conferma sostanzialmente la ripartizione vigente delle competenze: per la sospensione breve collegata al punteggio l'articolo 218-*ter* attribuisce già il rilascio del permesso al responsabile dell'ufficio o comando da cui dipende l'agente accertatore, mentre per la sospensione ordinaria la competenza spetta al prefetto. Cambia invece il meccanismo di **prolungamento della misura**: nel sistema vigente il periodo di sospensione è aumentato in misura corrispondente al doppio delle ore complessivamente autorizzate, convertite in giorni e arrotondate per eccesso; il nuovo articolo 135 prevede invece **un giorno aggiuntivo ogni ventiquattro ore di permesso autorizzato**, sempre con

arrotondamento per eccesso. La tavola di raffronto evidenzia espressamente il carattere più favorevole della nuova disciplina.

Il **comma 11**, di **nuova introduzione**, estende le sanzioni di cui al comma 1, lettere *c)* e *d)*, anche ai soggetti che, al momento dell'accertamento, **non siano ancora titolari di patente** o siano muniti soltanto dell'**autorizzazione a esercitarsi alla guida**.

Le due situazioni sono disciplinate distintamente:

- se il conducente è munito di **autorizzazione a esercitarsi**, il divieto a tempo determinato di cui alla lettera *c)* si applica anche a tale autorizzazione; in caso di divieto permanente di cui alla lettera *d)*, l'interessato non può conseguire una nuova autorizzazione a esercitarsi o una nuova patente mediante conversione di patente estera per tre anni dalla definitività della contestazione oppure, se aveva meno di ventuno anni al momento dell'illecito, fino al compimento del ventiquattresimo anno di età (lettera *a)*);
- se il conducente **non è titolare di patente**, il divieto a tempo determinato di cui alla lettera *c)* impedisce il conseguimento della patente, anche mediante conversione di patente estera, per un periodo corrispondente; in caso di divieto permanente, non può conseguire una nuova patente per tre anni dalla definitività della contestazione oppure, se aveva meno di ventuno anni al momento dell'illecito, fino al compimento del ventiquattresimo anno di età (lettera *b)*).

La relazione tecnica qualifica espressamente il comma come innovativo, sottolineando che esso consente l'applicazione delle sanzioni accessorie anche a soggetti che non abbiano ancora conseguito la patente.

Il **comma 12**, anch'esso di nuova introduzione, prevede la comunicazione telematica di tali divieti ai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e demanda a un decreto del Ministero dell'interno e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la disciplina dell'interconnessione dei rispettivi sistemi informativi. Non è previsto un termine per l'adozione del decreto.

Il **comma 13** introduce un'ulteriore innovazione: in deroga all'articolo 2 della legge n. 689 del 1981, le disposizioni dell'articolo 135 si applicano direttamente anche al **minore di diciotto anni titolare di patente** che abbia commesso un illecito dal quale derivi una sanzione amministrativa accessoria.

A tale riguardo, si riporta che **il vigente articolo 219-*bis* del codice** esclude l'applicazione al conducente minorenne delle sanzioni accessorie del ritiro, della

sospensione e della revoca della patente, rinviando al meccanismo della **revisione della patente** previsto dall'**articolo 128**. Quest'ultimo stabilisce, in particolare, che la revisione è sempre disposta quando il conducente minorenne sia autore materiale di una violazione cui consegue la sospensione della patente; la mancata sottoposizione agli accertamenti prescritti comporta la sospensione fino al loro superamento con esito favorevole. Il nuovo comma 13 supera pertanto tale meccanismo sostitutivo, consentendo l'applicazione diretta al minore delle sanzioni accessorie dell'articolo 135.

Durante l'efficacia dei divieti a tempo indeterminato o determinato di cui al comma 1, lettere *a)*, *b)* e *c)*, nonché delle misure previste dal comma 11, lettere *a)* e *b)*, è vietata la conduzione dei veicoli per i quali è richiesta la patente. La **guida durante** il periodo di efficacia del **divieto permanente** di cui alla lettera *d)* è invece **assimilata alla guida senza patente** (**comma 14**).

Le sanzioni accessorie dell'articolo si applicano infine anche ai **certificati di idoneità alla guida dei filoveicoli** per fatti derivanti dalla conduzione dei medesimi (**comma 15**), riprendendo sul punto la disciplina dell'attuale articolo 118, comma 9.

Nel complesso, l'articolo 135 costituisce dunque una disposizione di **nuova introduzione** che riorganizza in un sistema unitario gli istituti oggi disciplinati, in particolare, dagli articoli 216 (ritiro della patente), 218 (sospensione), 218-*ter* (sospensione breve collegata al punteggio) e 219 (revoca), riconducendoli alle quattro categorie di divieto di guida indicate dal comma 1. Secondo la relazione tecnica, la nuova impostazione consente inoltre di applicare determinate sanzioni anche a chi non dispone di una patente italiana o non ha ancora conseguito il titolo.

Quanto alle **sanzioni** per la violazione dei divieti, la **Tabella 1** prevede:

- per la guida durante il **divieto a tempo indeterminato**, la sanzione pecuniaria da **2.000 a 8.000 euro**, il **divieto di marcia per tre mesi** e, in caso di recidiva, il **sequestro del veicolo ai fini della confisca**;
- per la guida durante il **divieto a tempo determinato**, compreso quello collegato al punteggio, nonché per la violazione del divieto di guida applicato ai titolari di patente estera ai sensi dell'articolo 136, la sanzione da **2.000 a 8.000 euro**, il **divieto di marcia per tre mesi**, il **divieto di guida permanente** e, in caso di recidiva, il sequestro del veicolo ai fini della confisca.

Il confronto con la **disciplina vigente** evidenzia una sostanziale continuità nella struttura delle conseguenze sanzionatorie, adattate alla nuova terminologia.

L'attuale articolo 216, comma 6, per la guida durante il periodo in cui la patente è ritirata, prevede la sanzione pecuniaria da **2.046 a 8.186 euro**, il **fermo amministrativo del veicolo per tre mesi** e, in caso di reiterazione delle

violazioni, la **confisca amministrativa del veicolo**. Il nuovo trattamento previsto per la guida durante il divieto a tempo indeterminato conserva quindi un impianto analogo, rideterminando la sanzione pecuniaria in **2.000-8.000 euro** e sostituendo il fermo amministrativo con il **divieto di marcia per tre mesi**.

L'attuale articolo 218, comma 6, per la guida durante il periodo di sospensione della patente, prevede invece la sanzione pecuniaria da **2.046 a 8.186 euro**, la **revoca della patente**, il **fermo amministrativo del veicolo per tre mesi** e, in caso di reiterazione delle violazioni, la **confisca amministrativa del veicolo**. La nuova disciplina della guida durante il divieto a tempo determinato presenta quindi una struttura sostanzialmente corrispondente: la sanzione pecuniaria è rideterminata in **2.000-8.000 euro**, il fermo è sostituito dal **divieto di marcia per tre mesi** e alla revoca della patente corrisponde, nel nuovo sistema, il **divieto di guida permanente**; in caso di recidiva, la Tabella 1 prevede il **sequestro del veicolo per confisca**.

L'**articolo 136** (*Patente a punti*) disciplina il sistema della **patente a punti**, riprendendo in larga parte l'impianto dell'articolo 126-*bis* del codice vigente e coordinandolo con altre disposizioni oggi collocate in fonti diverse.

La relazione tecnica precisa infatti che la disposizione disciplina unitariamente la gestione del punteggio, i corsi di recupero, gli esami, la banca dati relativa ai conducenti titolari di patente estera e i crediti formativi scolastici.

All'atto del rilascio della patente sono attribuiti **venti punti**, annotati nell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. Il punteggio è decurtato nella misura indicata dalla **Tabella 1** di cui all'articolo 121 per le violazioni delle norme di comportamento ivi individuate, commesse alla guida di un veicolo per il quale è richiesta la patente. Per le violazioni costituenti reato di cui al Capo II del Titolo IV è prevista la decurtazione di **dieci punti** (**comma 1**).

La decurtazione deve risultare dal verbale e, quando sono accertate contemporaneamente più violazioni, non possono essere sottratti complessivamente più di **quindici punti**. Tale limite non opera nei casi in cui è prevista la sanzione accessoria del divieto di guida di cui all'articolo 135 (**comma 2**).

La **comunicazione della perdita di punteggio** all'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida è effettuata dall'organo da cui dipende l'agente accertatore entro trenta giorni dalla definizione della contestazione; il termine decorre dalla conoscenza dell'avvenuto pagamento, dalla scadenza del termine per proporre ricorso o dalla comunicazione dei relativi provvedimenti (**comma 3**).

Per le violazioni costituenti reato, il comma 3 dispone che il cancelliere trasmetta entro quindici giorni copia autentica della sentenza o del decreto

irrevocabili all'organo accertatore. Il periodo successivo stabilisce tuttavia che, nei trenta giorni successivi alla ricezione della copia, sia **il cancelliere** a darne notizia all'Anagrafe nazionale.

Sul punto emerge un problema di coordinamento redazionale: il destinatario della copia previsto dal periodo precedente è infatti l'organo accertatore e l'attuale articolo 126-*bis*, comma 6-*bis*, dispone coerentemente che sia proprio quest'ultimo, entro trenta giorni dal ricevimento, a effettuare la comunicazione all'Anagrafe.

Ogni variazione del punteggio è consultabile tramite il **Portale dell'automobilista**. La perdita totale del punteggio e la decurtazione verificatasi nelle ipotesi di cui al comma 7, secondo periodo, sono invece notificate all'interessato dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, unitamente all'avviso di sottoporsi all'esame di **idoneità tecnica** di cui all'articolo 154 (**comma 4**).

La tavola di raffronto evidenzia che la nuova disciplina mira a semplificare il procedimento, eliminando il provvedimento amministrativo di revisione oggi adottato dalla Motorizzazione e sostituendolo con la comunicazione della perdita del punteggio e dell'obbligo di sostenere l'esame.

L'articolo conferma sostanzialmente le **modalità di recupero del punteggio**: se i punti non sono esauriti, la frequenza di corsi di aggiornamento, seguita da una prova di esame, consente di riacquistare **sei punti** e, per i titolari di certificato di abilitazione professionale e delle patenti indicate dalla disposizione, **nove punti** (**comma 5**). In assenza per due anni di violazioni comportanti decurtazione, il punteggio è reintegrato fino a venti punti; per chi dispone già di almeno venti punti è attribuito un credito di due punti, fino a un massimo di dieci punti aggiuntivi (**comma 6**).

La disciplina corrisponde sostanzialmente ai commi 4 e 5 dell'articolo 126-*bis* vigente.

Una **modifica significativa** riguarda invece le conseguenze della **perdita totale del punteggio**. In tale caso, senza necessità dell'adozione di un provvedimento di revisione, **il titolare deve sottoporsi all'esame di idoneità tecnica** di cui all'articolo 154 **entro novanta giorni** dalla comunicazione prevista dal comma 4. Lo stesso obbligo opera nei confronti del titolare che, dopo la notificazione di una prima violazione comportante la perdita di almeno cinque punti, commetta nei dodici mesi successivi altre due violazioni non contestuali comportanti ciascuna una decurtazione di almeno cinque punti (**comma 7**).

Il regime si differenzia da quello vigente non soltanto per l'estensione da trenta a novanta giorni del termine. L'attuale articolo 126-*bis*, comma 6, prevede infatti che il competente ufficio della Motorizzazione **disponga la revisione della**

patente e che, qualora l'interessato non si sottoponga agli accertamenti entro trenta giorni dalla notificazione del provvedimento di revisione, la patente sia sospesa a tempo indeterminato con apposito atto. Nel nuovo sistema il provvedimento di revisione è eliminato e, per effetto del rinvio all'articolo 154, comma 7, la mancata presentazione nei termini dell'istanza per sostenere l'esame, così come l'assenza alla prova tempestivamente prenotata, determina **di diritto il divieto di guida a tempo indeterminato**, decorrente dal giorno successivo alla scadenza del termine, senza necessità di un apposito provvedimento.

I **commi 8 e 9** applicano la disciplina della patente a punti anche alla **carta di qualificazione del conducente (CQC)** e ai certificati di abilitazione professionale **KA e KB**. Quando l'illecito è commesso nell'esercizio dell'attività professionale alla guida di un veicolo per il quale è richiesto il relativo documento, la decurtazione riguarda esclusivamente la CQC, il KA o il KB e **non si estende alla patente**. In caso di perdita totale del punteggio, il conducente è tenuto a sottoporsi alla revisione del documento professionale, che è revocato se l'esame non viene superato.

La disciplina riprende l'articolo 23 del decreto legislativo n. 286 del 2005, che già estende il sistema sanzionatorio della patente a punti alla CQC e al certificato KB e disciplina la revisione della CQC in caso di perdita totale dei punti. Il nuovo testo comprende espressamente anche il **KA** e formula in modo unitario l'applicazione della decurtazione autonoma alla CQC, al KA e al KB.

Il **comma 10** disciplina i titolari di patente rilasciata da uno **Stato estero**. Presso il Centro elaborazione dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituita una banca dati nella quale, per le violazioni commesse in Italia, i punti di penalizzazione sono **sommati**, anziché sottratti da un credito iniziale. Salvo quanto previsto dal comma 11, l'assenza per due anni di nuove violazioni comportanti perdita di punti determina l'**azzeramento dei punti di penalizzazione**.

La disciplina riprende l'articolo 6-*ter* del decreto-legge n. 151 del 2003, ma ne amplia l'ambito soggettivo. La disposizione vigente riguarda infatti i titolari di patente rilasciata da uno Stato estero **nel quale non vige il sistema della patente a punti**, mentre il nuovo comma 10 si riferisce, senza tale limitazione, ai titolari di patente rilasciata da **uno Stato estero**.

Costituiscono inoltre previsioni nuove, secondo la tavola di raffronto, l'**azzeramento dei punti di penalizzazione** dopo due anni senza violazioni e la possibilità, riconosciuta ai titolari di patente rilasciata dalla **Città del Vaticano** o dalla **Repubblica di San Marino**, di ridurre i punti accumulati mediante i corsi di aggiornamento previsti dal comma 5.

Su quest'ultima previsione emerge tuttavia un possibile **problema redazionale**. Il comma 10 infatti ne subordina l'applicazione alla circostanza che i titolari delle patenti vaticane o sammarinesi «non abbiano raggiunto il punteggio massimo della patente». Nel sistema applicabile alle patenti estere, però, non è

previsto un credito iniziale da cui sottrarre punti né viene definito un «punteggio massimo»: i punti sono qualificati come **punti di penalizzazione che si sommano**, mentre il comma 11 individua nel raggiungimento di almeno venti punti la soglia dalla quale consegue il divieto di guida.

Ai sensi del **comma 11**, il titolare di **patente estera** che accumula almeno **venti punti di penalizzazione nell'arco di un anno** è sottoposto al **divieto di guida** sul territorio italiano **per due anni**; il divieto è di **un anno** se la soglia è raggiunta nell'arco di due anni e di **sei mesi** se è raggiunta in un periodo compreso tra due e tre anni. Quando è raggiunta la soglia, previa comunicazione del CED, il divieto è disposto e notificato dall'ufficio o comando da cui dipende l'organo di polizia stradale che ha accertato l'ultima violazione associata alla penalizzazione; decorre dalla notificazione ed è registrato nella banca dati.

Le durate riproducono quelle già previste dall'articolo 6-*ter*, comma 2, del decreto legge n. 151 del 2003; la principale modifica consiste quindi nell'**estensione del sistema a tutti i titolari di patente estera** e nel suo coordinamento procedurale con il nuovo istituto del divieto di guida.

Il **comma 12** riprende e amplia la disciplina dell'articolo 230, comma 2-*ter*, vigente. La partecipazione a percorsi formativi ed extracurricolari di **educazione stradale**, anche a carattere esperienziale e svolti sul campo, determina, al rilascio della patente italiana, l'attribuzione di **due punti aggiuntivi** per le categorie AM, A1, A2, B1, B, BE, C1 e C1E. I percorsi possono essere organizzati dalle scuole secondarie di secondo grado statali e paritarie, anche in collaborazione con enti pubblici e soggetti qualificati del terzo settore, oppure dai soggetti erogatori individuati con decreto interministeriale; lo stesso decreto disciplina anche la partecipazione dei giovani non più inseriti nel sistema scolastico.

La disciplina vigente già riconosce un credito di **due punti** per i corsi extracurricolari organizzati dalle scuole secondarie di secondo grado e rinvia, quanto alle patenti interessate, alle categorie dell'articolo 115, comma 1, lettere *b)* e *c)*. La nuova disposizione esplicita direttamente le categorie interessate e innova soprattutto quanto alle modalità dei percorsi, che possono avere carattere **esperienziale e svolgersi sul campo**, alla possibilità di collaborazione con enti pubblici e soggetti qualificati del terzo settore, all'individuazione di ulteriori soggetti erogatori – comprese le associazioni e fondazioni di tutela dei familiari e delle vittime della strada – e alla partecipazione dei giovani non più inseriti nel sistema scolastico. Non è inoltre riprodotto il **termine di sessanta giorni** previsto dalla disciplina vigente per l'**adozione del decreto attuativo**.

Il **comma 13**, in deroga all'articolo 2 della legge n. 689 del 1981, stabilisce che la disciplina della patente a punti si applica anche ai **minori**

di diciotto anni titolari di patente che abbiano materialmente commesso la violazione associata alla perdita di punteggio.

La disposizione si coordina con l'analoga previsione dell'articolo 135 in materia di sanzioni accessorie.

Nel complesso, l'articolo 136 riordina in un'unica disposizione norme oggi contenute principalmente nell'articolo 126-*bis* e 230, comma 2-*ter* del codice vigente, nell'articolo 23 del decreto legislativo n. 286 del 2005 e nell'articolo 6-*ter* del decreto-legge n. 151 del 2003. La relazione tecnica precisa che la disposizione disciplina unitariamente il sistema della patente a punti, la gestione del punteggio, i corsi di recupero, gli esami, la banca dati relativa ai conducenti titolari di patente estera e i crediti formativi scolastici.

Tra le **principali modifiche sostanziali** possono quindi segnalarsi: l'eliminazione del provvedimento di revisione conseguente alla perdita totale del punteggio e la previsione dell'esame entro novanta giorni, con successivo divieto di guida automatico in caso di inottemperanza; l'inclusione espressa del KA nel sistema dei documenti professionali; l'estensione del sistema dei punti di penalizzazione a tutti i titolari di patente estera; l'introduzione dell'azzeramento dei punti di penalizzazione dopo due anni senza violazioni e della possibilità di recupero mediante corsi per i titolari di patenti vaticane e sammarinesi; l'ampliamento delle modalità e dei soggetti coinvolti nei percorsi di educazione stradale; nonché l'applicazione espressa della disciplina ai minori titolari di patente.

L'**articolo 137** (*Comunicazione dei dati del conducente che ha commesso violazioni non contestate immediatamente*) disciplina l'obbligo di **comunicazione dei dati del conducente** quando, non essendo stato identificato l'autore della violazione, da questa discenda l'applicazione del **divieto di guida** di cui all'articolo 135 o la **decurtazione di punti** di cui all'articolo 136 (v. *supra*).

Ai sensi del **comma 1**, il proprietario del veicolo o, in sua vece, l'obbligato in solido di cui all'articolo 126 deve fornire all'organo di polizia stradale competente, **entro sessanta giorni** dalla notificazione del verbale di contestazione, **i dati personali e della patente del conducente al momento della violazione**. Se il veicolo è intestato a una persona giuridica, l'obbligo incombe sul legale rappresentante o su un suo delegato. L'indicazione dei dati può essere omessa soltanto in presenza di un **giustificato e documentato motivo**.

Il comma dispone inoltre espressamente l'applicazione dell'articolo 76 del d.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, in materia di **dichiarazioni mendaci e falsità negli atti**.

Tale disposizione stabilisce, tra l'altro, che chi rilascia dichiarazioni mendaci, forma atti falsi o ne fa uso nei casi previsti dal testo unico è punito ai sensi del codice penale e delle leggi speciali e che la sanzione ordinariamente prevista dal codice penale è aumentata da un terzo alla metà; equipara inoltre all'uso di atto falso l'esibizione di un atto contenente dati non più rispondenti a verità.

Il **comma 2** stabilisce che i termini previsti dal comma 1 sono **interrotti** in caso di **impugnazione**, ai sensi dell'articolo 150, o di **opposizione**, ai sensi dell'articolo 153, avverso il verbale dal quale deriva l'obbligo di comunicazione.

La disposizione riprende, con modifiche, l'**articolo 126-*bis*, comma 2, del codice vigente**. Quest'ultimo già impone, in caso di mancata identificazione del conducente, al proprietario o all'altro obbligato in solido di comunicarne entro sessanta giorni i dati personali e della patente e consente di omettere la comunicazione in presenza di un **giustificato e documentato motivo**. La principale estensione riguarda l'ambito applicativo: nel sistema vigente l'obbligo è infatti funzionale a consentire l'applicazione della **decurtazione dei punti** al conducente effettivo, mentre l'articolo 137 lo riferisce anche alle violazioni dalle quali consegue il **divieto di guida** previsto dall'articolo 135.

Un rilevante antecedente dell'attuale disciplina è rappresentato dalla **sentenza della Corte costituzionale n. 27 del 2005**, con la quale la Consulta dichiarò costituzionalmente illegittimo l'articolo 126-*bis*, comma 2, del codice della strada vigente, nella parte in cui, in caso di mancata identificazione del conducente, prevedeva la decurtazione dei punti a carico del proprietario del veicolo che non avesse comunicato i dati del conducente. La pronuncia affermò invece la legittimità di un autonomo obbligo del proprietario di fornire tali dati, precisando che alla mancata comunicazione poteva essere collegata una sanzione pecuniaria.

Costituisce una previsione espressa **non presente nell'articolo 126-*bis* vigente** il rinvio all'articolo 76 del d.P.R. n. 445 del 2000. Il nuovo articolo rende quindi esplicita, nell'ambito dell'obbligo di comunicazione, l'applicabilità delle conseguenze penali previste dalla disciplina generale in materia di dichiarazioni mendaci e falsità documentali.

Anche il **comma 2** non trova una disposizione testualmente corrispondente nell'articolo 126-*bis* vigente ed è qualificato dalla tavola di raffronto come **«Nuova introduzione»**, coerente con gli indirizzi giurisprudenziali formatisi in materia.

In particolare, la Corte di cassazione, con ordinanza 3 agosto 2022, n. 24012, ha affermato che, quando il verbale relativo alla violazione presupposta è impugnato, l'obbligo di comunicare i dati del conducente non sorge prima della definizione del procedimento amministrativo o giurisdizionale. In caso di esito sfavorevole dell'impugnazione, l'amministrazione deve formulare un nuovo invito, dalla cui notificazione decorre il termine di sessanta giorni; in caso di annullamento del verbale viene invece meno il presupposto dell'obbligo.

Il nuovo comma 2 recepisce quindi il principio secondo cui l'impugnazione impedisce il normale decorso del termine, pur utilizzando la diversa formulazione secondo cui i termini «sono interrotti» e senza disciplinare espressamente il successivo nuovo invito.

Quanto alle **sanzioni**, la Tabella 1 prevede, per l'omessa indicazione del conducente in assenza di un giustificato e documentato motivo, la sanzione pecuniaria da **300 a 1.200 euro**, senza sanzioni accessorie né decurtazione di punti.

L'articolo 126-*bis*, comma 2, vigente sanziona già autonomamente l'omessa comunicazione senza giustificato e documentato motivo con il pagamento di una somma da **291 a 1.166 euro**.

Il nuovo codice ridetermina quindi la forbice edittale in **300-1.200 euro**, mantenendo la natura esclusivamente pecuniaria della sanzione e l'assenza di decurtazione di punti.

La relazione tecnica qualifica infine l'articolo 137 come disposizione di carattere **procedimentale**, posta in continuità con l'articolo 126-*bis* vigente e relativa agli obblighi di comunicazione dei dati del conducente nei casi di violazioni non contestate immediatamente; precisa inoltre che la norma si inserisce nelle attività istruttorie già svolte dagli uffici competenti e non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

CAPO III – DELL'ACCERTAMENTO E DELLA CONTESTAZIONE DELLE VIOLAZIONI

Articoli 138-143
(Dell'accertamento e della contestazione delle violazioni)

Gli **articoli da 138 a 143** (**Capo III** del **Titolo III**) disciplinano **accertamento**, **verbalizzazione**, **contestazione** e **notificazione** delle violazioni. Le principali novità riguardano la **tipizzazione delle fonti di prova** e delle **tolleranze**, un **elenco unitario** delle violazioni accertabili a distanza, con la distinzione tra dispositivi approvati e omologati. Tale accertamento, in deroga al principio della contestazione immediata, viene esteso ad **ulteriori fattispecie** rispetto a quelle previste a legislazione vigente. Ulteriori elementi innovativi riguardano il **verbale digitale**, la **notifica** tramite la piattaforma **digitale** nazionale e il termine di **quarantacinque giorni** per notificare le violazioni rilevate a distanza.

Il **Capo III del Titolo III** (**articoli da 138 a 143**) disciplina il procedimento di **accertamento, contestazione, notificazione e gestione delle violazioni** al codice della strada, individuando le fonti di prova utilizzabili, le modalità di accertamento a distanza, il contenuto dei verbali, i casi di contestazione immediata o differita, i termini e le modalità di notificazione e le forme di cooperazione amministrativa.

Rispetto alla disciplina vigente, contenuta principalmente negli articoli 200 e 201 del codice, lo schema separa più nettamente la fase dell'**accertamento** da quella della **contestazione**. In particolare, l'articolo 138, di nuova introduzione, disciplina autonomamente le fonti di prova e le modalità di accertamento delle violazioni, mentre l'articolo 141 regola la successiva contestazione immediata e i casi in cui essa non è necessaria.

Il Capo aggiorna inoltre il procedimento all'impiego di **strumenti digitali e telematici**.

Le disposizioni del Capo sono riconducibili principalmente ai criteri di delega di cui all'articolo 35, comma 3, della legge n. 177 del 2024, che prevedono:

- alla lettera *f)*, la **revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni**, anche in relazione ai **nuovi strumenti di controllo a distanza**;
- alla lettera *g)*, la **semplificazione del procedimento di notificazione delle violazioni mediante digitalizzazione dei verbali**, assicurando una notificazione tempestiva.

Viene inoltre in rilievo il principio generale di cui all'**articolo 35, comma 2, alinea**, secondo cui i decreti legislativi adottati nell'esercizio della delega **«recepiscono comunque le disposizioni di cui alla presente legge»**.

L'**articolo 138** (*Accertamento delle violazioni e strumenti utilizzabili*) individua e tipizza le **fonti di prova** utilizzabili per l'accertamento delle violazioni del codice.

Ai sensi del **comma 1**, quando il trasgressore è fermato nel **luogo e nell'immediatezza del fatto**, la violazione è accertata attraverso le **evidenze** acquisite direttamente dall'organo di polizia stradale o dall'ausiliario di polizia stradale.

In deroga al comma 1, il **comma 2** prevede che le violazioni commesse in occasione di **sinistri stradali** o dalle quali derivino sinistri possano essere accertate attraverso:

- le risultanze dei **rilievi** compiuti dagli organi di polizia stradale o dagli ausiliari di polizia stradale (lettera *a)*);
- **riprese fotografiche o video**, anche provenienti da dispositivi o sistemi installati sulla strada o sui veicoli, acquisite e conservate direttamente dai medesimi soggetti secondo procedure e metodologie di **acquisizione forense** idonee a consentire la verifica nel tempo dell'integrità dei dati contenuti nei dispositivi digitali (lettera *b)*);
- i dati contenuti nelle **centraline EDR**, per i veicoli che ne sono dotati, acquisiti secondo le medesime modalità (lettera *c)*).

Si ricorda che, ai sensi dell'articolo 3, punto 13), del Regolamento (UE) 2019/2144, l'**EDR** (*Event Data Recorder*), o **registratore di dati di evento**, è il sistema destinato esclusivamente a registrare e memorizzare parametri e informazioni relativi a una collisione immediatamente prima, durante e immediatamente dopo l'evento.

Il **comma 3** individua ulteriori **fonti di prova**:

- lettera *a)*: per la determinazione del **tasso alcolemico nel sangue**, le risultanze degli etilometri omologati, le cui caratteristiche sono fissate con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero della salute; gli apparecchi sono sottoposti, con cadenza annuale, a verifiche di taratura e prove di funzionalità effettuate dal Centro superiore ricerche e prove autoveicoli e dispositivi (CSRPAD) o da laboratori privati accreditati ai sensi della norma UNI EN ISO/IEC 17025;

- lettera *b)*: per la determinazione della **massa dei veicoli e del relativo carico**, gli strumenti di pesa di tipo statico nella disponibilità degli organi di polizia o di soggetti privati che ne consentono l'uso, gli strumenti di pesa di tipo dinamico omologati dal MIT e in dotazione agli organi di polizia, nonché i documenti che, secondo la normativa vigente, accompagnano le merci;
- lettera *c)*: per la determinazione della **velocità**, fuori dai casi disciplinati dall'articolo 139, i dispositivi o sistemi omologati e le risultanze dei dispositivi di controllo di cui devono essere dotati i veicoli ai sensi dell'articolo 106 (tachigrafo);
- lettera *d)*: per la verifica del rispetto delle **norme in materia sociale**, le risultanze dei dispositivi di controllo di cui al medesimo articolo 106;
- lettera *e)*: per le violazioni riguardanti l'efficienza e la corretta installazione dei **tachigrafi e dei limitatori di velocità**, le risultanze delle officine autorizzate;
- lettera *f)*: per le violazioni riguardanti l'**idoneità tecnica dei veicoli**, le risultanze degli apparecchi e degli strumenti in dotazione agli uffici del competente Dipartimento del MIT e alle officine autorizzate a svolgere attività di revisione.

Il **comma 3** presenta elementi di continuità con la disciplina vigente. Per la **massa**, riprende in particolare l'articolo 167, commi 12 e 12-*bis*, del codice vigente, che riconosce valore probatorio alle risultanze degli strumenti di pesa e ai documenti di accompagnamento. Va tuttavia segnalato che, per gli strumenti di pesa dinamici, il vigente comma 12-*bis* fa riferimento agli strumenti **«omologati o approvati»**, mentre lo schema menziona soltanto quelli **«omologati»**. La stessa differenza è evidenziata dalla tavola di raffronto.

Per la **velocità**, la disposizione riprende in parte l'articolo 142, comma 6, del codice vigente, che considera fonti di prova le risultanze delle apparecchiature debitamente omologate e le registrazioni del cronotachigrafo. Nel nuovo articolo 138 non è invece riprodotto il riferimento, presente nella disciplina vigente, ai **documenti relativi ai percorsi autostradali**.

Nell'impiego delle fonti di prova si applicano, a favore del trasgressore, le **riduzioni o tolleranze** indicate nell'**Allegato III.3**, che costituisce parte integrante del codice (**comma 4**).

In particolare, l'**Allegato III.3** prevede:

- per la **velocità**, una riduzione del **5 per cento**, con un minimo di 5 km/h; quando sono utilizzate le risultanze dei tachigrafi, la riduzione è invece pari a **6 km/h**;
- per la **massa**, una riduzione del **5 per cento** con strumenti di pesa statici e del **10 per cento** con strumenti dinamici;

- per le **dimensioni dei veicoli**, una riduzione del **2 per cento**;
- per il **tasso alcolico**, una riduzione del **2 per cento**;
- per la **potenza nominale continua dei motori elettrici**, una riduzione del **5 per cento**.

Ai sensi dell'**articolo 6 dell'Allegato III.3**, il valore rilevato dagli apparecchi, sistemi o strumenti utilizzati per l'accertamento, compresi quelli di controllo remoto, deve essere sottoposto alla prevista riduzione **a pena di nullità**; della riduzione deve essere fatta espressa menzione nel verbale, sia in caso di contestazione immediata sia in caso di notificazione. La riduzione comprende anche l'eventuale **errore strumentale** dell'apparecchiatura, del sistema o dello strumento impiegato.

Quanto all'**Allegato III.3**, alcune riduzioni sistematizzano **regole già presenti** nella normativa vigente.

Per la **velocità**, l'articolo 345, comma 2, del regolamento di esecuzione del codice prevede già una riduzione del 5 per cento, con un minimo di 5 km/h. Per la velocità desunta dal tachigrafo, la riduzione fissa di **6 km/h** trova inoltre riscontro nella disciplina tecnica unionale del tachigrafo, che contempla durante l'impiego una tolleranza massima sulla velocità visualizzata di ±6 km/h.

Per la **massa**, il sistema delle franchigie del 5 e del 10 per cento presenta anch'esso elementi di continuità con la disciplina vigente. Per le altre fattispecie, invece, il carattere innovativo è più marcato.

La riduzione del **2 per cento per le dimensioni dei veicoli** estende in forma generale, ai fini dell'accertamento delle violazioni dimensionali, una soglia che nella disciplina vigente trova applicazioni specifiche, senza essere formulata come regola generale per tutte le violazioni relative alle dimensioni.

Non risulta invece prevista dal vigente codice della strada o dal relativo regolamento una **detrazione generalizzata del 2 per cento dal valore del tasso alcolemico rilevato**. L'articolo 379 del d.P.R. n. 495 del 1992, infatti, disciplina le modalità dell'accertamento mediante etilometro e le caratteristiche dell'apparecchio, ma non stabilisce una riduzione percentuale generale del valore rilevato ai fini dell'applicazione delle soglie sanzionatorie.

Analoga portata innovativa assume la riduzione del **5 per cento della potenza nominale continua dei motori elettrici**, che l'Allegato configura come regola generale applicabile all'accertamento del superamento dei relativi limiti. Sotto questi profili, pertanto, l'Allegato III.3 non si limita a riordinare tolleranze già esistenti, ma introduce anche **nuove regole uniformi di riduzione a favore del trasgressore**.

Con riferimento agli **EDR**, la previsione che attribuisce espressamente valore probatorio ai dati registrati dalle centraline costituisce uno degli elementi innovativi dell'articolo 138. Essa si inserisce in un quadro già disciplinato dal diritto dell'Unione europea quanto alle caratteristiche, alla sicurezza e all'accessibilità dei dati. Il regolamento delegato (UE) 2022/545 detta, per i veicoli delle categorie **M1 e N1**, requisiti tecnici relativi anche alla sicurezza e

all'estrazione dei dati, prevedendo tra l'altro che i dati relativi agli incidenti siano recuperabili attraverso apposite interfacce e in formato leggibile da macchina. Per i veicoli delle categorie **M2, M3, N2 e N3**, la disciplina tecnica degli EDR è invece contenuta nel regolamento delegato (UE) 2024/2220, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure di prova per l'omologazione dei veicoli e dei relativi registratori di dati di evento.

Con riferimento alle **spese**, il **comma 5** dispone che le spese di accertamento delle violazioni siano interamente a carico del soggetto tenuto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria e siano indicate **analiticamente nel verbale**.

Le spese di notificazione sono disciplinate nell'ambito dell'articolo 142, mentre l'articolo 145 reca la disciplina generale del **pagamento delle spese di accertamento e notificazione**, precisando anche quali costi siano recuperabili.

La previsione si pone in continuità con il principio dell'articolo 201, comma 4, del codice vigente, secondo cui le spese di accertamento e notificazione sono poste a carico del soggetto tenuto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria; nel nuovo impianto le relative componenti sono disciplinate in disposizioni distinte e in modo più analitico.

Nel complesso, la relazione tecnica qualifica l'articolo 138 come disposizione di **nuova introduzione**, in quanto disciplina in modo autonomo le fonti di prova utilizzabili nell'accertamento delle violazioni. La tavola di raffronto precisa, in particolare, che il codice vigente fa riferimento principalmente alla **contestazione della violazione**, presupponendo l'avvenuto accertamento, mentre lo schema disciplina espressamente quest'ultima fase e tipizza le evidenze utilizzabili, comprese le acquisizioni digitali effettuate secondo metodologie di *digital forensics*.

L'**articolo 139** (*Accertamento a distanza delle violazioni e strumenti utilizzabili*) riunisce in un'unica disposizione la disciplina dell'**accertamento a distanza delle violazioni**, oggi contenuta in una pluralità di disposizioni del codice della strada e di altre fonti normative.

Il **comma 1** individua, attraverso **21 voci**, le **violazioni suscettibili di accertamento mediante rilevamento a distanza**, fuori dai casi di sinistro disciplinati dall'articolo 138, comma 2.

Sono comprese, tra le altre, le violazioni relative:

- al **getto di rifiuti** e agli altri atti vietati di cui all'articolo 37, comma 1, lettere *g)* e *h)*;
- ai divieti di **circolazione** di cui all'articolo 48;
- alla **segnaletica** di cui all'articolo 49, commi 2, 3, 4, 5, 6 e 9;
- alla **velocità** di cui all'articolo 50;

- alla circolazione **contromano** di cui all'articolo 51, comma 5;
- alle violazioni presso i **passaggi a livello** di cui all'articolo 52, commi 14, 15, 16 e 17; quando sono presenti dispositivi di segnalazione luminosa, l'accertamento a distanza è consentito dopo almeno tre secondi dalla loro entrata in funzione;
- al **sorpasso** di cui all'articolo 55 e a determinate ipotesi di fermata e sosta previste dall'articolo 57;
- all'**assicurazione obbligatoria**, alla **revisione** e al rispetto dei limiti di **dimensione e massa**, rispettivamente disciplinati dagli articoli 72, 79 e 83;
- alla circolazione in violazione del **divieto di marcia** o delle disposizioni relative al **sequestro**, di cui agli articoli 131 e 133;
- alle violazioni relative al **parcheggio dei monopattini elettrici in locazione**, di cui all'articolo 288.

Secondo la tavola di raffronto, il comma riordina prevalentemente fattispecie per le quali la normativa vigente già consente forme di accertamento a distanza, contenute sia nel codice sia in fonti esterne, tra cui l'articolo 4 del decreto-legge n. 121 del 2002. La tavola segnala come integrazione la fattispecie relativa al **parcheggio irregolare dei monopattini elettrici**, introdotta dalla legge n. 177 del 2024.

I **commi 2 e 3** distinguono espressamente le violazioni per le quali è sufficiente l'impiego di dispositivi **approvati** da quelle che possono essere rilevate esclusivamente mediante dispositivi **omologati**.

Ai sensi del **comma 2**, fuori dai casi disciplinati dal comma 3, per il rilevamento a distanza delle violazioni di cui al comma 1, lettera *b)*, limitatamente ai divieti di accesso, e lettere *c)*, *f)*, *g)*, *h)*, *i)*, *l)*, *m)*, *n)*, *o)*, *q)*, *r)*, *t)*, *u)* e *v)*, possono essere utilizzati dispositivi per l'accertamento automatico **approvati** con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Per le violazioni di cui alle lettere *a)*, *e)* e *z)* – rispettivamente concernenti gli atti vietati di cui all'articolo 37, comma 1, lettere *g)* e *h)*, la circolazione contromano e le violazioni relative ai monopattini elettrici in locazione – possono essere utilizzati anche **sistemi di registrazione audiovisiva**, eventualmente integrati in impianti di videosorveglianza, aventi le caratteristiche tecniche definite dal MIT, installati per il monitoraggio del traffico o per esigenze di sicurezza stradale, gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale e nella loro esclusiva disponibilità.

L'accertamento attraverso tali sistemi è effettuato direttamente nel momento in cui la violazione viene ripresa, mediante acquisizione e

conservazione di un filmato recante **data e orario certificati** contestualmente dall'organo di polizia stradale, oppure può risultare dalla visione delle registrazioni effettuate nelle **ventiquattro ore precedenti**, purché l'orario di effettivo funzionamento sia certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC).

Il **comma 3** stabilisce invece che possono essere rilevate a distanza **esclusivamente mediante dispositivi omologati** le violazioni di cui al comma 1, lettera *b)*, limitatamente alle **zone a traffico limitato**, lettera *d)*, relativa alla **velocità**, e lettera *p)*, relativa ai limiti di **dimensione e massa** di cui all'articolo 83. I dispositivi sono sottoposti a verifiche periodiche di funzionalità e taratura secondo quanto previsto dai decreti del MIT.

Per il rilevamento delle **violazioni dei limiti di velocità**, l'individuazione delle strade, la collocazione e il segnalamento dei dispositivi, nonché le relative modalità d'uso, sono disciplinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'interno, sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997.

Sotto questo profilo, la disposizione interviene su una **disciplina vigente** nella quale i concetti di **approvazione** e **omologazione** non sono impiegati in modo uniforme. La tavola di raffronto evidenzia espressamente che il nuovo articolo intende distinguere le fattispecie per le quali è sufficiente l'approvazione da quelle per le quali è richiesta l'omologazione, superando le incertezze applicative derivanti dall'uso promiscuo dei due istituti.

Per le **zone a traffico limitato**, l'articolo 201, comma 1-*bis*, lettera *g)*, del codice vigente già contempla l'accertamento mediante dispositivi omologati. Per la **velocità**, l'articolo 142, comma 6, considera fonte di prova le risultanze di apparecchiature debitamente **omologate**; per gli accertamenti relativi alla **massa**, la disciplina vigente ammette invece anche strumenti semplicemente approvati: in particolare, l'articolo 167, comma 12-*bis*, considera fonti di prova le risultanze degli strumenti di pesa dinamica in dotazione agli organi di polizia **«omologati o approvati»** dal Ministero. Il nuovo articolo 139, comma 3, richiedendo per il rilevamento a distanza delle violazioni di cui all'articolo 83 l'impiego **esclusivo di dispositivi omologati**, introduce quindi sotto questo profilo un requisito più restrittivo rispetto alla disciplina vigente.

- ***La giurisprudenza di legittimità su approvazione e omologazione dei dispositivi di controllo della velocità***

Con riferimento alla disciplina degli strumenti di **rilevazione della velocità**, si ricorda che, con l'ordinanza n. 10505 del 18 aprile 2024, la Corte di cassazione, sezione II civile, ha affermato che **approvazione e omologazione non sono procedimenti equipollenti**, ma presentano caratteristiche, natura e finalità differenti. La Corte, richiamando la prevalenza delle fonti legislative sulle

disposizioni regolamentari e sugli atti amministrativi, ha rilevato in particolare che l'articolo 142, comma 6, del codice della strada attribuisce valore di fonte di prova, ai fini dell'accertamento del superamento dei limiti di velocità, alle risultanze delle apparecchiature «debitamente omologate». Ne consegue, secondo la Cassazione, che la mera approvazione del dispositivo non può sostituire l'omologazione richiesta dalla disposizione legislativa.

Sul piano normativo è successivamente intervenuto il **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 8 giugno 2026, n. 125**, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 159 dell'11 luglio 2026 ed entrato in vigore il **12 luglio 2026**. Il decreto definisce le caratteristiche, i requisiti e le procedure di **omologazione del prototipo, taratura e verifica di funzionalità** dei dispositivi e sistemi utilizzati per l'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità.

In particolare, l'**articolo 6**, recante disposizioni transitorie, stabilisce che i dispositivi o sistemi conformi ai prototipi approvati con i decreti indicati nell'**Allegato B**, in quanto conformi ai requisiti stabiliti dal nuovo decreto, **si intendono omologati per tutti i fini del decreto medesimo**. Le richieste di approvazione presentate prima dell'entrata in vigore del decreto e non ancora definite sono convertite d'ufficio in **istanze di omologazione** (comma 6); dall'entrata in vigore del decreto, inoltre, non possono più essere presentate nuove richieste di approvazione dei prototipi (comma 8).

Per maggiori approfondimenti si rimanda al *dossier* relativo al citato decreto ministeriale.

La materia presenta, inoltre, un diretto rilevante precedente costituzionale. Con la **sentenza n. 113 del 2015**, la **Corte costituzionale** ha dichiarato costituzionalmente illegittimo, per violazione dell'articolo 3 della Costituzione, l'articolo 45, comma 6, del codice della strada, nella parte in cui non prevedeva che tutte le apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità fossero sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura.

La Corte ha osservato che gli strumenti di misura sono soggetti nel tempo a variazioni delle proprie caratteristiche e che sarebbe pertanto irragionevole attribuire valore probatorio alle relative misurazioni senza assicurarne periodicamente l'affidabilità. Il valore probatorio riconosciuto dall'articolo 142, comma 6, alle risultanze delle apparecchiature trova infatti giustificazione, secondo la Corte, nell'affidamento derivante dalla permanenza della loro funzionalità, garantita dalle verifiche periodiche.

Il principio è stato successivamente **espressamente recepito nel testo dell'articolo 45, comma 6, del codice della strada** dall'articolo 10, comma 1, lettera *a)*, della legge n. 177 del 2024, che ha aggiunto l'**obbligo delle verifiche periodiche** di funzionalità e di taratura per i dispositivi con funzione metrologica.

Il **comma 4** consente, limitatamente alla circolazione in **autostrada**, l'impiego dei sistemi di videosorveglianza di cui al comma 2, secondo periodo, per l'accertamento a distanza di **ulteriori violazioni** specificamente individuate, concernenti, tra l'altro, la circolazione di determinate categorie di veicoli, alcuni comportamenti sulle autostrade, l'uso delle corsie, l'inversione di marcia, la retromarcia e la sosta.

La disposizione riprende, riorganizzandola, parte della disciplina dell'**articolo 201, comma 5-*ter*, del codice vigente**, che consente l'impiego della videosorveglianza per determinate violazioni commesse sulle **autostrade e sulle strade extraurbane principali**, in corrispondenza di specifici punti dell'infrastruttura, quali imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico e stazioni di esazione del pedaggio. Il nuovo comma 4 circoscrive invece espressamente tale disciplina alla **circolazione in autostrada**.

Il **comma 5** stabilisce che, sulle strade **diverse dalle autostrade** e **dalle strade extraurbane principali** e **fuori dai centri abitati**, il rilevamento a distanza delle violazioni di cui al comma 1 – fatta eccezione per quelle relative alla **velocità** – può essere effettuato soltanto sui tratti individuati dal **prefetto**, tenuto conto del tasso di incidentalità e delle condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico.

Per la velocità resta ferma la specifica disciplina prevista dal comma 3 e dal relativo decreto interministeriale.

La disposizione **non si applica**, inoltre, all'accertamento a distanza delle violazioni relative all'accesso alle **zone a traffico limitato territoriali** situate fuori dai centri abitati.

Il comma amplia quindi la logica oggi contenuta nell'**articolo 201, comma 1-*quater***, che subordina all'individuazione prefettizia dei tratti stradali, fuori dai centri abitati, l'installazione e l'utilizzo di determinati strumenti. La tavola di raffronto evidenzia che il nuovo testo estende tale meccanismo al più ampio insieme delle violazioni contemplate dal comma 1 dell'articolo 139, ferma restando la disciplina speciale relativa alla velocità.

Il **comma 6** stabilisce che, ai fini dell'accertamento delle violazioni, la documentazione **fotografica o video** prodotta dai dispositivi e sistemi impiegati per il rilevamento a distanza costituisce **atto di accertamento**, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge n. 689 del 1981, con riguardo alla circostanza che, al momento della rilevazione, un determinato veicolo munito di targa di immatricolazione stava circolando sulla strada.

La disposizione generalizza una formulazione già prevista, nella disciplina vigente, dall'**articolo 193, comma 4-*quinquies***, con riferimento alla documentazione fotografica utilizzata per l'accertamento della circolazione senza copertura assicurativa.

Il **comma 7** prevede, anzitutto, che i dispositivi e i sistemi di cui al comma 2, primo periodo, e al comma 3 possano **accertare contemporaneamente due o più violazioni**, purché siano approvati o omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna di esse.

In deroga a tale principio, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati o omologati possono essere utilizzate dagli organi di polizia stradale, mediante il raffronto con **banche dati esterne**, anche per l'accertamento di **ulteriori e diverse violazioni** per le quali i dispositivi non siano stati specificamente approvati o omologati, quando le immagini siano sufficienti a dimostrare che il veicolo circolava in violazione delle disposizioni del **Titolo II, Capi VI, VII, IX e XI, e del Titolo III**.

La previsione amplia il meccanismo già contemplato dall'**articolo 201, comma 1-*quinquies*, del codice vigente**. Quest'ultimo consente infatti il riutilizzo delle immagini, mediante raffronto con banche dati esterne, per accertare ulteriori violazioni quando le immagini siano sufficienti a dimostrare che il veicolo circolava **in assenza dei requisiti per la circolazione previsti dal codice**. Nel nuovo testo tale specifica limitazione viene meno e l'ambito delle ulteriori violazioni accertabili è definito attraverso il rinvio a interi capi del Titolo II e all'intero Titolo III. Si tratta, pertanto, di un **ampliamento del perimetro normativo entro il quale le immagini possono essere riutilizzate**.

Con riguardo alla **protezione dei dati personali**, va inoltre segnalato che il vigente articolo 201, comma 5-*ter*, demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'interno e **previo parere del Garante per la protezione dei dati personali**, la determinazione delle modalità di acquisizione e conservazione delle registrazioni effettuate mediante i sistemi di videosorveglianza disciplinati dal medesimo comma.

Un analogo rinvio espresso al previo parere del Garante **non è testualmente riprodotto nel comma 2 dell'articolo 139**. Ciò non esclude, naturalmente, l'applicazione della normativa generale, nazionale e unionale, in materia di protezione dei dati personali, ma rappresenta una differenza testuale rispetto alla disciplina vigente.

Il **comma 8** estende anche all'accertamento a distanza le riduzioni e tolleranze previste dall'**Allegato III.3** (per i relativi contenuti, v. *supra*).

Il **comma 9** consente al gestore dell'**infrastruttura ferroviaria** di installare, a proprie spese e previa convenzione con l'ente proprietario o gestore della strada, i dispositivi destinati al al rilevamento delle violazioni presso i **passaggi a livello** di cui al comma 1, lettera *f)*.

La previsione riprende il vigente articolo 147, comma 6-*bis*.

Il **comma 10**, infine, riprende la disciplina oggi contenuta nell'articolo 198, comma 2-*ter*, per i **controlli in uscita dagli ambiti soggetti a divieti o limitazioni variabili nel tempo**. I dispositivi **devono essere disattivati** quando eventi eccezionali e straordinari, dovuti a imprevedibili rallentamenti dei flussi di traffico, determinino l'involontaria permanenza

dei veicoli nell'area soggetta alla limitazione; nel caso di controllo del **tempo massimo di permanenza** si applica una tolleranza del **10 per cento**.

Rispetto alla disciplina vigente, il comma 10 non riproduce espressamente la previsione secondo cui il **controllo in uscita può essere attivato solo in condizioni di regolare circolazione all'interno degli ambiti controllati**, mantenendo invece la previsione relativa alla disattivazione dei dispositivi in presenza di eventi eccezionali e straordinari e la tolleranza del 10 per cento sul tempo massimo di permanenza.

Al riguardo, si segnala che l'**articolo 198, comma 2-*ter***, del codice vigente è stato introdotto dalla **legge n. 177 del 2024** e che l'**articolo 35, comma 2**, della medesima legge prevede che i decreti legislativi adottati nell'esercizio della delega **«recepiscono comunque le disposizioni di cui alla presente legge»**.

Nel complesso, l'articolo 139 non si limita a riordinare in un'unica disposizione le previsioni oggi contenute principalmente nell'articolo 201 del codice vigente, nell'articolo 4 del decreto-legge n. 121 del 2002 e in altre disposizioni settoriali. Esso introduce anche alcuni elementi di novità, tra i quali assumono particolare rilievo la **distinzione espressa tra approvazione e omologazione** in relazione alle diverse tipologie di controllo, l'estensione dell'impiego dei **sistemi di registrazione audiovisiva** a ulteriori fattispecie, l'ampliamento del sistema di **individuazione prefettizia dei tratti stradali** e l'estensione delle possibilità di **riutilizzo delle immagini mediante raffronto con banche dati esterne**.

L'**articolo 140** *(Verbale di accertamento delle violazioni)* disciplina la formazione, il contenuto essenziale, la conservazione e la registrazione del **verbale di accertamento**.

Nel nuovo impianto codicistico, il «verbale di accertamento» è espressamente definito come l'**atto pubblico** dell'organo di polizia stradale o dell'ausiliario di polizia stradale attraverso il quale viene documentato l'accertamento di una violazione.

Ai sensi del **comma 1**, nel rispetto delle regole del **codice di procedura penale** relative alla documentazione degli atti soggetti all'obbligo di verbale, l'**accertamento** e la **contestazione immediata** della violazione sono documentati mediante la redazione del verbale.

Rispetto all'**articolo 200, comma 2, del codice vigente**, che collega la redazione del verbale all'«avvenuta contestazione», la nuova disposizione riferisce espressamente il verbale anzitutto all'**accertamento** della violazione e,

quando effettuata, alla contestazione immediata. La formulazione è coerente con la nuova autonomia attribuita dallo schema alla fase dell'accertamento rispetto a quella della contestazione.

Costituisce inoltre un elemento nuovo l'espresso **rinvio alle regole del codice di procedura penale** sulla documentazione degli atti soggetti all'obbligo di verbale. Il riferimento appare riconducibile, in particolare, alla disciplina degli articoli 134 e seguenti c.p.p. Non sembra invece possibile desumere dal solo rinvio l'automatica applicazione al verbale amministrativo dell'intero **regime delle nullità processuali penali**; in particolare, lo schema non stabilisce espressamente che le ipotesi di nullità previste dall'articolo 142 c.p.p. si cumulino con quella autonomamente prevista dal comma 3 dell'articolo 140 (v. *infra*).

Va inoltre rilevato che il comma 1 non riproduce espressamente la previsione dell'articolo 200, comma 2, secondo cui nel verbale devono essere inserite le **dichiarazioni che gli interessati chiedono di farvi risultare**. La mancata riproduzione nel testo legislativo non implica tuttavia necessariamente la definitiva eliminazione di tale contenuto, considerato il rinvio alla disciplina regolamentare previsto dal comma 3 e il complessivo coordinamento del regolamento di esecuzione previsto dall'articolo 289.

Il **comma 2** stabilisce che il verbale può essere redatto mediante sistemi informatici e può essere formato in **formato digitale**, nel rispetto del Codice dell'amministrazione digitale (CAD), di cui al decreto legislativo n. 82 del 2005.

La previsione sviluppa quanto già stabilito dall'articolo 200, comma 2, del codice vigente, secondo cui il verbale può essere redatto «con l'ausilio di sistemi informatici», introducendo espressamente la possibilità che il verbale sia formato come **documento digitale**, assoggettandolo direttamente alla disciplina del CAD in materia di formazione, integrità, immodificabilità, gestione e conservazione dei documenti informatici.

La disposizione va letta in coordinamento con l'**articolo 141, comma 1**, secondo cui, quando il verbale è redatto in formato digitale e depositato in una piattaforma gestita dall'organo di polizia stradale, al trasgressore e all'eventuale obbligato in solido è consegnato un **documento di sintesi**, recante i codici che consentono l'accesso immediato alla piattaforma, anche al fine di estrarre copia digitale del verbale o stamparne copia analogica (v. *infra*).

Il **comma 3** dispone, **a pena di nullità**, che il verbale contenga gli **elementi essenziali** e sia **conservato** secondo le modalità stabilite dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.

La disciplina vigente è distribuita tra l'articolo 200, comma 2, del codice e l'articolo 383 del regolamento di esecuzione. Il primo richiede, tra l'altro, la sommaria descrizione del fatto, gli elementi essenziali per l'identificazione del trasgressore e la targa del veicolo; il secondo specifica ulteriormente il contenuto

del verbale, prevedendo, tra l'altro, l'indicazione del giorno, dell'ora e del luogo della violazione, delle generalità del trasgressore e dell'eventuale responsabile solidale, degli estremi della patente, del tipo e della targa del veicolo, della norma violata e delle eventuali dichiarazioni del trasgressore.

Il nuovo articolo 140 non elenca direttamente tali elementi, ma demanda al regolamento la determinazione degli **elementi essenziali** e delle modalità di conservazione. Non reca inoltre le indicazioni relative al **pagamento in misura ridotta** e all'**autorità competente per il ricorso**, oggi previste dall'articolo 383 del regolamento. Anche sotto questo profilo, tuttavia, si tratta allo stato di una mancata riproduzione nel testo legislativo, potendo la relativa disciplina essere integrata dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. Resta inoltre applicabile, sul piano generale, l'articolo 3, comma 4, della legge n. 241 del 1990, che prescrive negli atti notificati al destinatario l'indicazione del termine e dell'autorità cui è possibile ricorrere.

Particolare rilievo assume la clausola «**a pena di nullità**», non presente in questi termini nell'articolo 200 vigente. Poiché essa precede congiuntamente la prescrizione relativa agli elementi essenziali e quella concernente la conservazione, sul piano letterale la nullità appare riferibile a **entrambi gli adempimenti**. Ne consegue che la concreta portata della previsione, soprattutto con riguardo alla conservazione del verbale, dipenderà anche dalla disciplina stabilita dal futuro regolamento.

Il **comma 4** prevede infine la **registrazione cronologica** dei verbali in un apposito registro, dal quale devono obbligatoriamente risultare il numero di registrazione, progressivo per anno solare, la data e il luogo della violazione, la norma violata e gli elementi che consentono la completa identificazione del trasgressore, del responsabile in solido e del veicolo; qualora il registro sia formato mediante strumenti informatici, si applicano le disposizioni del CAD.

La disposizione porta a livello legislativo una disciplina oggi contenuta nell'**articolo 383, comma 3, del regolamento di esecuzione**, che già prevede la registrazione cronologica dei verbali e la numerazione progressiva per anno solare. Rispetto alla disciplina vigente, lo schema:

- sostituisce l'indicazione nominativa del trasgressore e del responsabile in solido e quella del tipo e della targa del veicolo con gli **elementi che ne consentono la completa identificazione**;
- non riproduce espressamente l'indicazione dell'**esito della procedura sanzionatoria**;
- introduce, per il registro formato mediante strumenti informatici, l'espresso rinvio al **CAD**.

Anche la mancata menzione dell'esito della procedura non può essere letta, allo stato, come una sua definitiva eliminazione dalla disciplina del registro.

L'**articolo 289** prevede infatti il coordinamento del d.P.R. n. 495 del 1992 con il nuovo codice, anche mediante l'integrale sostituzione del regolamento vigente.

L'**articolo 141** (*Contestazione delle violazioni*) disciplina la **contestazione immediata** delle violazioni e individua i casi nei quali essa non è necessaria o non è possibile.

Il **comma 1** stabilisce, come **regola generale**, che la violazione è **immediatamente contestata** al trasgressore e all'eventuale obbligato in solido. Se il verbale di cui all'articolo 140 è redatto in forma analogica, l'organo accertatore ne consegna copia ai medesimi soggetti; se invece il verbale è formato in **formato digitale** ed è depositato in una piattaforma gestita dall'organo di polizia stradale, è consegnato un **documento di sintesi**, redatto secondo le modalità stabilite dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, recante i codici che consentono l'accesso immediato alla piattaforma, anche per estrarre copia digitale del verbale o stamparne copia analogica.

La disposizione riprende il principio dell'**articolo 200, comma 1, del codice vigente**, secondo cui la violazione, «quando è possibile», deve essere immediatamente contestata al trasgressore e all'eventuale obbligato in solido. Nel nuovo testo la contestazione immediata è formulata direttamente come **regola generale**, mentre le ipotesi nelle quali essa non è necessaria sono individuate dal comma 2; resta comunque ferma, al comma 3, una clausola generale per i casi in cui la contestazione immediata non sia possibile.

Costituisce invece un **elemento nuovo** la disciplina relativa al **verbale digitale**: in tale ipotesi non è consegnata una copia materiale del verbale, ma un documento di sintesi che consente l'accesso immediato all'atto depositato nella piattaforma informatica. La relazione tecnica riconduce tale modalità al più generale processo di digitalizzazione della verbalizzazione e della contestazione.

Il **comma 2** individua i casi nei quali la contestazione immediata **non è necessaria**:

- impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità (lettera *a)*);
- impossibilità di raggiungere un veicolo nel traffico senza compromettere la sicurezza della circolazione (lettera *b)*);
- attraversamento di un incrocio con il semaforo indicante la luce rossa (lettera *c)*);
- sorpasso vietato (lettera *d)*;
- accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo (lettera *e)*;
- accertamento mediante dispositivi o sistemi che consentono il rilevamento a distanza delle violazioni (lettera *f)*);

- violazioni accertate a seguito o in occasione di sinistro stradale, quando i rilievi non siano stati completati nel luogo e nell'immediatezza del fatto, nonché nei casi di cui all'articolo 138, comma 2 (lettera *g)*;
- veicoli che non si siano fermati all'ALT intimato, nei modi regolamentari, dagli organi di polizia stradale (lettera *h)*).

L'elenco riorganizza principalmente le ipotesi oggi previste dall'**articolo 201, comma 1-*bis*, del codice vigente** e, sul piano regolamentare, dall'articolo 384 del d.P.R. n. 495 del 1992. In particolare, le lettere *a), c), d)* ed *e)* trovano corrispondenza diretta nelle fattispecie già contemplate dall'articolo 201, comma 1-*bis*. Le molteplici ipotesi oggi riferite all'impiego di apparecchiature, dispositivi automatici e sistemi di rilevamento a distanza sono invece ricondotte dalla nuova lettera *f)* a una formulazione più generale.

Rispetto all'attuale elenco, **assumono carattere innovativo** o comunque di esplicita tipizzazione le ipotesi della lettera *b)*, relativa all'impossibilità di raggiungere un veicolo nel traffico senza compromettere la sicurezza della circolazione, della lettera *g)*, relativa alle violazioni accertate in occasione o a seguito di sinistro stradale, e della lettera *h)*, relativa al mancato arresto all'ALT intimato dagli organi di polizia stradale.

Con riferimento alla **lettera *f)***, va tuttavia segnalato un possibile problema di coordinamento normativo. La disposizione richiama infatti i dispositivi o sistemi che, «nel rispetto delle disposizioni dell'**articolo 138**», consentono il rilevamento a distanza delle violazioni. L'articolo 138 disciplina però in via generale le fonti di prova e gli strumenti utilizzabili per l'accertamento, mentre è l'**articolo 139** a disciplinare specificamente l'**accertamento a distanza delle violazioni e gli strumenti utilizzabili**.

Il richiamo all'articolo 138 non è del tutto privo di collegamento sistematico, poiché tale articolo disciplina alcune fonti di prova e, al comma 2, anche acquisizioni fotografiche e video; tuttavia, per la generalità dei dispositivi e sistemi di rilevamento a distanza richiamati dalla lettera *f)*, il riferimento normativo specifico sembra essere l'articolo 139.

La questione assume particolare rilievo anche in relazione all'**articolo 142, comma 1**, che proprio per i casi di cui all'articolo 141, comma 2, lettera *f)* riduce da novanta a **quarantacinque giorni** il termine per la notificazione del verbale (v. *infra*).

Il **comma 3** dispone infine che, nei casi in cui non si procede alla contestazione immediata ai sensi del comma 2, ovvero **quando** essa **non sia comunque possibile**, il verbale è notificato secondo le disposizioni dell'articolo 142 e deve contenere l'**indicazione dei motivi** che hanno reso impossibile la contestazione immediata.

La disposizione riprende il principio oggi contenuto nell'**articolo 201, comma 1-*ter***, secondo cui, nei casi diversi da quelli tipizzati dal comma 1-*bis* nei quali non sia avvenuta la contestazione immediata, il verbale notificato agli interessati deve indicare i motivi che l'hanno resa impossibile.

Il nuovo articolo mantiene pertanto una distinzione tra le ipotesi nelle quali la contestazione immediata **non è necessaria per previsione legislativa**, elencate al comma 2, e quelle ulteriori nelle quali essa risulta **concretamente impossibile**, per le quali il comma 3 richiede una specifica motivazione nel verbale.

L'**articolo 142** (*Notificazione e comunicazioni*) disciplina la **notificazione dei verbali di accertamento** e le comunicazioni aventi valore legale.

La disposizione riprende, con modifiche, principalmente l'articolo 201 del codice vigente e, per specifici profili, gli articoli 134, comma 1-*bis*, e 203, comma 3-*bis*.

In particolare, il **comma 1** stabilisce che, nei casi in cui non si procede alla contestazione immediata ai sensi dell'articolo 141, commi 2 e 3, il verbale, recante gli estremi precisi e dettagliati della violazione, è notificato **entro novanta giorni dall'accertamento** al trasgressore ovvero, qualora questi non sia stato identificato, a uno dei soggetti obbligati in solido ai sensi dell'articolo 126.

Il termine è **ridotto a quarantacinque giorni** nei casi di cui all'articolo 141, comma 2, lettera *f)*, concernenti l'accertamento mediante dispositivi o sistemi che consentono il rilevamento a distanza, ed è fissato in **trecentosessanta giorni** per i residenti all'estero.

Rispetto all'articolo 201, comma 1, del codice vigente, la principale novità consiste nella **riduzione da novanta a quarantacinque giorni** del termine di notificazione per le violazioni ricadenti nell'articolo 141, comma 2, lettera *f)*. La tavola di raffronto collega tale previsione agli accertamenti effettuati da remoto e all'esigenza di assicurare una più tempestiva conoscenza della violazione.

Come già rilevato con riferimento all'articolo 141, va tuttavia considerato che la lettera *f)* del relativo comma 2 richiama i dispositivi e sistemi che consentono il rilevamento a distanza «nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 138», mentre la disciplina specifica dell'accertamento a distanza è contenuta nell'**articolo 139**. Il coordinamento assume particolare rilievo in questa sede, poiché dall'applicazione della lettera *f)* discende il termine abbreviato di notificazione di quarantacinque giorni previsto dall'articolo 142.

Il comma 1 stabilisce inoltre che **i termini decorrono** dalla data in cui risultano dal PRA o dall'Archivio nazionale dei veicoli l'intestazione del veicolo e le altre indicazioni identificative degli interessati o, comunque, dalla data in cui la pubblica amministrazione è posta in grado di procedere alla loro identificazione.

La regola sulla **decorrenza dei termini** trova già riscontro nella disciplina vigente. Essa si collega, in particolare, alla **sentenza n. 198 del 1996 della Corte costituzionale**, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 201, comma 1, nella parte in cui, nell'ipotesi di identificazione successiva dell'effettivo trasgressore o degli altri responsabili, faceva decorrere il termine dalla data dell'effettiva identificazione anziché dalla data in cui dai pubblici registri risultassero l'intestazione o le altre qualifiche dei soggetti responsabili o, comunque, dalla data in cui la pubblica amministrazione fosse posta in grado di procedere alla loro identificazione.

La giurisprudenza di legittimità ha successivamente precisato che la decorrenza da un momento successivo all'accertamento presuppone che l'identificazione del destinatario non fosse anteriormente possibile sulla base delle informazioni disponibili alla pubblica amministrazione.

Il medesimo comma disciplina altresì la **locazione del veicolo**, prevedendo che, nei casi di cui all'articolo 126, comma 2, lettera *c)*, secondo periodo, la notificazione possa essere effettuata al proprietario entro novanta giorni dalla scadenza del termine per il pagamento della sanzione da parte del locatario; per le locazioni con locatario residente all'estero si applica invece il termine individuato ai sensi dell'articolo 126, comma 6, che rimette al regolamento di cui all'articolo 289 la fissazione di un termine compatibile con l'esercizio del diritto di regresso da parte del locatore.

La disciplina relativa alla locazione introduce, nell'ambito della notificazione, una previsione che non trova diretta corrispondenza nell'articolo 201 vigente ed è collegata al nuovo assetto della responsabilità solidale previsto dall'articolo 126.

Il rinvio all'articolo 126, comma 2, lettera *c)*, «secondo periodo», non trova tuttavia riscontro nel testo dello schema, poiché la lettera *c)* è composta da un unico periodo e stabilisce che il locatario, nelle ipotesi di locazione del veicolo di cui al Titolo VIII, risponde solidalmente con l'autore della violazione in sostituzione del proprietario, rinviando al comma 6 per il caso in cui il locatario sia residente all'estero. Il riferimento al «secondo periodo» sembra pertanto costituire un residuo di una precedente formulazione della disposizione.

Inoltre, poiché per le locazioni ordinarie l'articolo 126, comma 2, lettera *c)*, pone la responsabilità solidale in capo al locatario in sostituzione del proprietario, appare opportuno chiarire il presupposto in base al quale l'articolo 142 prevede, dopo l'inutile decorso del termine per il pagamento da parte del locatario, la notificazione del verbale al proprietario.

Il **comma 2** disciplina il caso in cui la violazione sia stata contestata immediatamente **al solo trasgressore**. Qualora siano inutilmente scaduti i termini per il pagamento da parte di quest'ultimo, il verbale è notificato a

uno dei soggetti obbligati in solido entro **venti giorni dalla scadenza dei medesimi termini**.

La previsione modifica significativamente il regime vigente. L'articolo 201, comma 1, stabilisce infatti che, quando la violazione è stata immediatamente contestata al trasgressore, il verbale sia notificato all'obbligato in solido entro **cento giorni dall'accertamento**, indipendentemente dal previo pagamento del trasgressore. Nel nuovo sistema la notificazione all'obbligato in solido è invece subordinata al **mancato pagamento da parte del trasgressore** e il termine è fissato in venti giorni dalla scadenza del termine per tale pagamento.

La relazione tecnica osserva che, considerando il termine ordinario di sessanta giorni per il pagamento, la notificazione all'obbligato in solido dovrebbe intervenire entro un termine complessivo di **ottanta giorni**.

Il **comma 3** stabilisce che le notifiche degli atti e le comunicazioni aventi valore legale sono effettuate, in via principale, attraverso la **piattaforma per la notificazione digitale degli atti della pubblica amministrazione**, di cui all'articolo 26 del decreto-legge n. 76 del 2020.

Quando l'impiego della piattaforma non sia possibile per un motivo documentato, la notificazione è effettuata mediante **posta elettronica certificata**, presso il domicilio digitale risultante dagli elenchi pubblici previsti dal CAD o presso un domicilio digitale eletto. In mancanza di domicilio digitale o speciale, la notificazione è effettuata **a mezzo posta**. Nei casi di indifferibile e documentata urgenza può infine essere eseguita anche dagli organi di polizia stradale, dai messi comunali o da un funzionario dell'amministrazione che ha accertato la violazione, con le modalità previste dal codice di procedura civile.

L'articolo 201, comma 3, vigente prevede invece la notificazione mediante gli organi di polizia stradale, i messi comunali o un funzionario dell'amministrazione, secondo le forme del codice di procedura civile, ovvero a mezzo posta. La notificazione telematica è peraltro già ammessa dall'ordinamento vigente.

La novità consiste pertanto soprattutto nell'individuazione della **piattaforma nazionale quale canale ordinario di notificazione**, rispetto al quale le ulteriori modalità previste dal comma assumono carattere subordinato o residuale. La piattaforma, disciplinata dall'articolo 26 del decreto-legge n. 76 del 2020 e dal regolamento di cui al decreto 8 febbraio 2022, n. 58, è utilizzata dalle amministrazioni per effettuare con valore legale notifiche di atti, provvedimenti, avvisi e comunicazioni.

Va precisato che l'assenza di un domicilio digitale del destinatario non impedisce, di per sé, l'impiego della piattaforma, la cui disciplina contempla anche modalità di recapito analogico. La sequenza PEC–posta delineata dal comma 3 rileva quindi, secondo il tenore della disposizione, quando la piattaforma non abbia potuto essere impiegata per il documentato motivo richiesto dal medesimo comma.

Il **comma 4** stabilisce che le notifiche relative alle violazioni commesse dall'intestatario di un veicolo residente all'estero e iscritto all'**Anagrafe degli italiani residenti all'estero (AIRE)** sono effettuate presso il **domicilio legale** dichiarato al momento dell'immatricolazione, presso una persona fisica residente in Italia o uno dei soggetti di cui alla legge n. 264 del 1991.

La previsione riprende la disciplina risultante dagli articoli 134, comma 1-*bis*, e 201, comma 1, vigenti, ma presenta un ambito soggettivo più ristretto. Il nuovo comma, infatti, si riferisce espressamente ai soli intestatari residenti all'estero e iscritti all'AIRE, mentre l'articolo 134, comma 1-*bis*, vigente contempla anche cittadini di altri Stati membri dell'Unione europea e persone giuridiche costituite in uno Stato membro che abbiano un rapporto stabile con il territorio italiano.

Poiché, peraltro, tali soggetti continuano ad essere considerati dalla disciplina dello schema in materia di immatricolazione,

I **commi 5 e 6** completano la disciplina dell'individuazione del destinatario. Fuori dai casi disciplinati dal comma 3, primo e secondo periodo, e dal comma 4, le notificazioni si intendono validamente eseguite presso la residenza, il domicilio o la sede risultanti dai documenti di circolazione, dall'Archivio nazionale dei veicoli, dal PRA o dalla patente di guida. Le informazioni necessarie per la notificazione possono inoltre essere acquisite dall'Anagrafe nazionale della popolazione residente e dall'Anagrafe tributaria.

Il comma 5 riprende sostanzialmente l'articolo 201, comma 3, vigente. Il comma 6 amplia invece le fonti informative aggiungendo l'**ANPR** all'Anagrafe tributaria già utilizzabile nella disciplina vigente. Nel testo dello schema è tuttavia impiegata la denominazione «Anagrafe Nazionale delle Persone Residenti»:

Non è inoltre riprodotta la disposizione dell'articolo 201, comma 2, vigente secondo cui, quando residenza, dimora o domicilio del destinatario non siano noti, la notificazione non è obbligatoria nei suoi confronti ed è effettuata agli altri soggetti obbligati.

I **commi 7 e 8**, di nuova introduzione, disciplinano specificamente le violazioni commesse con **veicoli immatricolati all'estero**.

Quando, per documentate difficoltà oggettive, non sia possibile acquisire i dati del proprietario o di altro obbligato in solido ovvero effettuare la notificazione, le risultanze dell'accertamento sono inserite in un **elenco** formato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La violazione può essere notificata nei **cinque anni successivi all'accertamento** dagli organi di polizia stradale che, nell'ambito dell'attività di controllo, attestino la circolazione del veicolo in Italia; in tal caso la notificazione è effettuata al

conducente del veicolo, anche se diverso dal proprietario o dall'obbligato in solido al momento della violazione.

L'elenco è formato dal MIT sulla base dei dati trasmessi telematicamente dagli organi di polizia stradale ed è consultabile dai medesimi organi. Limitatamente alla targa e all'indicazione dell'organo procedente, è inoltre reso disponibile a chiunque vi abbia interesse, nel rispetto della normativa in materia di protezione dei dati personali. Le modalità di trasmissione, gestione e aggiornamento sono demandate al regolamento di cui all'articolo 289.

Le disposizioni sono di **nuova introduzione**. Secondo la tavola di raffronto, esse estendono alla fase della notificazione un meccanismo in parte analogo a quello previsto dalla disciplina vigente per la **riscossione coattiva delle sanzioni relative ai veicoli immatricolati all'estero**.

La corrispondente disciplina della riscossione è mantenuta dall'articolo 147, comma 4, dello schema, il quale consente, quando non sia possibile per difficoltà oggettive procedere alla riscossione nei confronti del conducente, del proprietario o di altro obbligato in solido, di attivarla nei cinque anni successivi nei confronti di chi venga trovato alla guida del veicolo. I due meccanismi operano pertanto in **fasi diverse**, rispettivamente ai fini della notificazione del verbale e della riscossione coattiva.

Si segnala che, per i veicoli immatricolati in **altri Stati membri dell'Unione europea**, la disciplina dei commi 7 e 8 dovrà essere coordinata con la **direttiva (UE) 2024/3237**, che modifica la direttiva (UE) 2015/413 in materia di scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale e introduce forme di assistenza reciproca anche ai fini dell'identificazione delle persone interessate e della notificazione degli atti. Essa deve essere recepita entro il **20 luglio 2027** ed è compresa tra gli atti oggetto della delega conferita dalla legge 17 marzo 2026, n. 36.

Il **comma 9** disciplina la notificazione delle violazioni commesse con veicoli intestati a **soggetti pubblici istituzionali** di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo n. 165 del 2001. In tali casi il **termine** di notificazione è **sospeso** per un massimo di **sessanta giorni**, al fine di verificare l'eventuale sussistenza delle **cause di esclusione della responsabilità** previste dall'articolo 4 della legge n. 689 del 1981. Entro tale termine il responsabile dell'ufficio da cui dipende il trasgressore comunica l'eventuale sussistenza delle relative condizioni; in caso positivo l'ufficio o comando procedente dispone l'archiviazione, altrimenti procede alla notificazione.

La disciplina è estesa ai veicoli ad uso speciale impiegati esclusivamente per attività di soccorso sanitario, antincendio, di polizia o di sicurezza, anche se intestati ad altri soggetti.

La disposizione riprende, ampliandola, quella dell'**articolo 201, comma 5-*bis*, vigente**. Quest'ultima opera soltanto per determinate violazioni accertate a distanza, riguarda i soggetti pubblici individuati con decreto del Ministro dell'interno, prevede la trasmissione degli atti al prefetto ai fini dell'archiviazione e non stabilisce un termine massimo della sospensione. Il nuovo comma 9 estende invece il meccanismo alla generalità delle violazioni, individua direttamente i soggetti pubblici mediante il rinvio al decreto legislativo n. 165 del 2001, fissa in sessanta giorni la durata massima della sospensione e attribuisce l'archiviazione all'ufficio o comando procedente.

Il **comma 10** pone le **spese di notificazione** interamente a carico del soggetto tenuto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria.

La disposizione riprende l'articolo 201, comma 4, vigente, scindendo tuttavia la disciplina delle spese di notificazione da quella delle **spese di accertamento**, ora contenuta nell'articolo 138, comma 5.

Il nuovo impianto va inoltre coordinato con l'articolo 145, che disciplina unitariamente le modalità di pagamento delle spese di accertamento e notificazione e gli effetti dell'eventuale pagamento incompleto.

Il **comma 11**, infine, stabilisce che l'obbligo di pagare la sanzione amministrativa pecuniaria **si estingue nei confronti del soggetto al quale la notificazione non sia stata effettuata nel termine prescritto**.

La disposizione riproduce sostanzialmente l'articolo 201, comma 5, del codice vigente.

L'**articolo 143** (*Accertamento delle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 e dell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada*) disciplina l'accertamento in Italia di determinate violazioni, commesse all'estero, della normativa sui **tempi di guida, interruzione e riposo** e sui **tachigrafi**.

Il **comma 1** riguarda le violazioni del **regolamento (CE) n. 561/2006**, sanzionate ai sensi del codice, commesse in un altro Stato membro dell'Unione europea e accertate in Italia dagli organi di polizia stradale. A tali violazioni si applicano le **sanzioni previste dalla normativa italiana**, purché la contestazione non sia già avvenuta in un altro Stato membro. Ai fini dell'esercizio dei rimedi amministrativi o giurisdizionali, il luogo della violazione coincide con quello nel quale è stato effettuato l'accertamento in Italia.

La disposizione riprende sostanzialmente l'articolo 174, comma 12, del codice vigente, che già prevede l'applicazione delle sanzioni italiane alle violazioni della normativa unionale sui tempi di guida, interruzione e riposo commesse in un altro Stato membro e accertate in Italia, salvo che siano già state contestate in un altro Stato membro. Ai fini dei ricorsi, la disposizione vigente considera luogo della violazione quello dell'accertamento effettuato in Italia.

Sul punto, va segnalato un errore di coordinamento. Il comma 1 richiama infatti i «rimedi amministrativi o giurisdizionali di cui al **capo IV**», mentre nello schema il Capo IV del Titolo III disciplina il **pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie e la destinazione dei proventi**; i «Rimedi amministrativi e giurisdizionali» sono invece oggetto del **Capo V**, a decorrere dall'articolo 149.

Il **comma 2** estende la disciplina del comma 1 alle violazioni dell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (**AETR**), concluso a Ginevra il 1° luglio 1970 e ratificato ai sensi della legge 6 marzo 1976, n. 112, commesse in un altro Stato e accertate in Italia dagli organi di polizia stradale.

Il **comma 3** estende la medesima disciplina alle **violazioni del regolamento (UE) n. 165/2014**, relativo ai **tachigrafi nel settore dei trasporti su strada**, sanzionate ai sensi del codice, **commesse in un altro Stato membro dell'Unione europea** e **accertate in Italia**.

La tavola di raffronto pone entrambi i commi in parallelo con l'articolo 174, comma 12, vigente. Quest'ultimo, tuttavia, si riferisce testualmente alle violazioni della normativa unionale sui tempi di guida, di interruzione e di riposo e non menziona espressamente né l'AETR né le violazioni della disciplina sui tachigrafi. I commi 2 e 3 rendono quindi **espressa** l'applicazione del meccanismo anche a tali fattispecie.

In particolare, l'introduzione del **comma 3** si inserisce nell'evoluzione della normativa unionale successiva alla sentenza della Corte di giustizia del 9 settembre 2021, causa **C-906/19**. In tale pronuncia la Corte aveva chiarito che, sulla base della disciplina allora vigente, uno Stato membro non poteva sanzionare un'infrazione alla normativa sui tachigrafi commessa nel territorio di un altro Stato membro o di un Paese terzo e soltanto successivamente rilevata sul proprio territorio. Il regolamento (UE) 2024/1258 richiama espressamente tale pronuncia tra le ragioni dell'intervento normativo.

Il **regolamento (UE) 2024/1258**, in vigore dal 22 maggio 2024, ha infatti sostituito il primo comma dell'articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006, imponendo agli Stati membri di consentire alle autorità competenti di applicare una sanzione per le violazioni dello stesso regolamento n. 561/2006 **o**

del regolamento n. 165/2014 rilevate nel proprio territorio e non ancora sanzionate, anche quando siano state commesse nel territorio di un altro Stato membro **o di un Paese terzo**.

La Direzione centrale per la polizia stradale del Ministero dell'interno, con circolare del 10 giugno 2024, n. 17816, nel dare conto della modifica, ha rilevato la necessità di adeguare la normativa nazionale per rendere concretamente applicabili in Italia le sanzioni previste per le violazioni della disciplina dei tachigrafi commesse interamente all'estero.

Il comma 3 appare pertanto volto anche ad adeguare la disciplina nazionale al nuovo quadro unionale.

Si segnala tuttavia un ulteriore profilo di coordinamento. Il nuovo articolo 19, paragrafo 2, del regolamento n. 561/2006 si riferisce alle violazioni del regolamento n. 165/2014 commesse non soltanto in un altro Stato membro, ma anche in un «Paese terzo»; il comma 3 dell'articolo 143 dello schema limita invece espressamente la propria applicazione alle violazioni commesse «in un altro Stato membro dell'Unione europea».

Sotto il profilo formale, si segnala inoltre che la **rubrica dell'articolo** menziona soltanto il regolamento (CE) n. 561/2006 e l'AETR, mentre non richiama il **regolamento (UE) n. 165/2014**, che costituisce invece l'oggetto specifico del comma 3.

Quanto ai principi e criteri direttivi di cui all'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177, ai fini della disposizione in esame rileva, in particolare, la **lettera *a*)**, che prevede la riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e di coerenza, nonché il loro coordinamento e la loro armonizzazione con le altre norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali.

CAPO IV – PAGAMENTO DELLE SANZIONI AMMINISTRATIVE PECUNIARIE E DESTINAZIONE PROVENTI

Articoli 144-148
(Pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie e destinazione proventi)

Gli **articoli da 144 a 148** (**Capo IV** del **Titolo III**) disciplinano il **pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie**, le relative **spese**, la **rateizzazione**, la **riscossione coattiva** e la **destinazione dei proventi**. Restano confermati il pagamento del minimo entro sessanta giorni e la riduzione del 30 per cento in caso di pagamento entro cinque giorni. Tra le principali novità si segnalano, per alcune violazioni, la possibilità di pagare una somma pari a **un terzo del massimo edittale** in luogo della procedura prefettizia, la sostituzione del fermo amministrativo con il **divieto di marcia fino all'adempimento o al pagamento in misura ridotta** in caso di mancato versamento della cauzione, il rinvio alla disciplina della **riscossione degli enti locali** e la revisione dei vincoli relativi alla **destinazione dei proventi**.

Il **Capo IV** del **Titolo III** (**articoli da 144 a 148**) disciplina il **pagamento** delle sanzioni amministrative pecuniarie, le relative **spese**, la **rateizzazione**, la **riscossione coattiva** e la **destinazione dei proventi**.

Secondo la **relazione illustrativa**, le disposizioni del Capo riprendono la disciplina recata dagli articoli 202, 202-*bis*, 206, 207 e 208 del codice vigente, introducendo modifiche relative, tra l'altro, alle modalità e agli effetti del pagamento, alla riscossione coattiva e ai criteri di destinazione dei proventi.

La **relazione tecnica** specifica che le attività previste dal Capo sono svolte mediante sistemi informatici, contabili e amministrativi già operativi, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Quanto al rispetto dei **principi e criteri direttivi di cui all'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177**, assumono particolare rilievo il **comma 3, lettera *f*), numero 5)**, che prevede la revisione della disciplina relativa alla **destinazione delle entrate derivanti dalle sanzioni** per violazioni del codice della strada, anche alla luce delle relazioni degli enti locali sulla destinazione dei proventi derivanti dalle violazioni dei limiti di velocità, al fine di assicurarne l'utilizzo prioritario per interventi diretti alla riduzione dei pericoli derivanti dalla circolazione stradale, nonché la **lettera *g)***, relativa alla semplificazione del procedimento di notificazione, anche mediante una disciplina semplificata degli

eventuali atti di preavviso di accertamento e dei conseguenti pagamenti, con particolare riguardo all'esigenza di favorire il pagamento della sanzione in misura ridotta senza spese di notificazione.

L'**articolo 144** (*Del pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie*) disciplina termini, importi e modalità del **pagamento in misura ridotta delle sanzioni amministrative pecuniarie**, nonché i casi in cui è previsto il pagamento immediato nelle mani dell'agente accertatore.

Il **comma 1** consente al trasgressore di **pagare**, **entro sessanta giorni** dalla contestazione o dalla notificazione, una somma pari al **minimo** indicato dalla Tabella 1 di cui all'articolo 121 o dalle singole disposizioni del codice.

Il **comma 1** riprende in parte l'articolo 202, comma 1, primo periodo, del codice vigente, che consente al trasgressore di pagare, entro **sessanta giorni** dalla contestazione o dalla notificazione, una somma pari al **minimo edittale** previsto per la violazione.

Il **comma 2** prevede che il pagamento in misura **ridotta non sia consentito** quando dalla violazione consegue la **confisca del veicolo**. In tal caso, il verbale è trasmesso al prefetto entro dieci giorni e trovano applicazione le disposizioni del **Capo I, Sezione II, della legge n. 689 del 1981**.

Tale rinvio comporta, per quanto compatibili e per i profili non diversamente disciplinati dal codice, l'applicazione delle disposizioni generali sul **procedimento sanzionatorio amministrativo**, comprese quelle relative alla trasmissione del rapporto all'autorità competente, all'ordinanza-ingiunzione, al **sequestro** e alla **confisca**.

Il **comma 2** riprende l'articolo 210, comma 3, del codice vigente, che esclude il pagamento in misura ridotta nei casi in cui alla violazione consegue la **confisca del veicolo** e prevede la trasmissione del verbale al prefetto entro dieci giorni.

Rispetto alla disciplina vigente, la disposizione è **ricollocata** nell'articolo relativo al pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie ed è integrata dal rinvio espresso alle disposizioni del **Capo I, Sezione II, della legge n. 689 del 1981**, non presente nell'articolo 210 del codice vigente.

Ai sensi del **comma 3**, in deroga al comma 1, il trasgressore è ammesso a pagare, entro **sessanta giorni** dalla contestazione o dalla notificazione, una somma pari a **un terzo del massimo** fissato per la violazione nei seguenti casi:

- mancata ottemperanza all'invito a **fermarsi** ovvero, per il conducente di un veicolo a motore, rifiuto di esibire i documenti di circolazione, la patente di guida o gli altri documenti che è tenuto ad avere con sé (**lettera *a)***);
- violazioni espressamente indicate dalla **lettera *b)***, relative, tra l'altro, alla **circolazione contromano sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali** (articolo 51, comma 5), all'**inversione del senso di marcia** sulle medesime strade (articolo 54, comma 9, lettera *c)*), all'**alterazione dei dati identificativi e delle targhe** (articolo 89), alla guida senza la prescritta abilitazione di determinate categorie di macchine (articolo 95, comma 4), alla guida con patente o abilitazione professionale extra-UE/SEE non più valida decorso un anno dall'acquisizione della residenza in Italia (articolo 98, comma 7), al **trasporto di merci pericolose** nei casi indicati dall'articolo 102, comma 3, lettera *a)*, nonché alle violazioni degli articoli **118, 119 e 120**, dell'articolo **131, comma 9**, e dell'articolo **135, comma 14**.

La lettera *b)* richiama infine le violazioni di cui all'**articolo 282, comma 3**.

A tale proposito, si segnala un possibile errore nel richiamo all'**articolo 282, comma 3**, in quanto l'articolo 282 dello schema è composto da due soli commi. La fattispecie relativa all'utilizzo, per il trasporto di cose per conto terzi in servizio di piazza, di veicoli non adibiti a tale uso è invece disciplinata dall'**articolo 283, comma 3**.

Si ricorda che l'**articolo 202, commi 3 e 3-*bis*, del codice vigente** esclude il pagamento in misura ridotta sia nel caso in cui il trasgressore non abbia ottemperato all'invito a fermarsi o, se conducente di un veicolo a motore, abbia rifiutato di esibire i documenti prescritti, sia per le violazioni indicate dal comma 3-*bis*. In tali casi, il verbale è trasmesso al prefetto entro dieci giorni ai fini della determinazione della sanzione con ordinanza-ingiunzione.

Lo schema modifica tale disciplina, consentendo per le medesime fattispecie il pagamento, entro sessanta giorni, di una somma pari a **un terzo del massimo edittale**. La trasmissione del verbale al prefetto entro dieci giorni resta invece prevista, dall'**articolo 144, comma 2**, per i casi in cui dalla violazione consegue la **confisca del veicolo**.

Il **comma 4** prevede che la somma minima di cui al comma 1 sia **ridotta del 30 per cento** se il pagamento è effettuato entro **cinque giorni** dalla contestazione o dalla notificazione. La riduzione non si applica alle violazioni per le quali è prevista la **confisca del veicolo** o il **divieto di guida**.

Il **comma 4** riprende l'articolo 202, comma 1, secondo e terzo periodo, del codice vigente, che prevede la **riduzione del 30 per cento** in caso di pagamento entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione e ne esclude l'applicazione per le violazioni che comportano la **confisca del veicolo** ai sensi dell'articolo 210, comma 3, o la **sospensione della patente di guida**.

Rispetto alla disciplina vigente, lo schema sostituisce il riferimento alla sospensione della patente con quello al **divieto di guida**, in coerenza con la nuova configurazione delle sanzioni amministrative accessorie prevista dall'**articolo 135**.

Il **comma 5** dispone che il trasgressore è tenuto al **pagamento immediato** nelle mani dell'agente accertatore quando:

a) la violazione è commessa con un veicolo **immatricolato all'estero** o munito di **targa EE** (targa speciale temporanea per Escursionisti Esteri), salvo che il veicolo sia registrato nel **Registro dei veicoli immatricolati all'estero (REVE)** o appartenga a cittadini italiani residenti nel comune di **Campione d'Italia**;
b) il trasgressore, residente all'estero, sia l'unico **obbligato in solido** in luogo del proprietario;
c) ricorrano le condizioni previste dagli **articoli 142, comma 7, e 147, comma 4**, relative all'impossibilità, per documentate difficoltà oggettive, di acquisire i dati del proprietario o di altro obbligato in solido ai fini della **notificazione del verbale** ovvero di avviare le procedure di **riscossione coattiva** nei confronti del conducente, del proprietario o di altro soggetto obbligato in solido.

Il **comma 5, lettera *a)***, riprende l'articolo 207, commi 1 e 4, del codice vigente, che, per le violazioni commesse con veicoli immatricolati all'estero o muniti di targa EE, consente il **pagamento immediato** della sanzione nelle mani dell'agente accertatore e ne esclude l'applicazione ai veicoli dei cittadini italiani residenti nel comune di **Campione d'Italia**.

Rispetto alla disciplina vigente, lo schema configura il pagamento immediato come **obbligo**, anziché come facoltà, ferma restando, in caso di mancato pagamento, la previsione del **versamento della cauzione**. È inoltre introdotta l'esenzione per i veicoli iscritti nel **REVE**.

Le **lettere *b)* e *c)*** sono invece di **nuova introduzione**. Non risultano riprodotte le disposizioni di cui all'articolo 202, commi 2-*bis*, 2-*ter* e 2-*quater*, del codice vigente, che prevedono, per i conducenti titolari di patente C, C+E, D o D+E autori di determinate violazioni nell'esercizio dell'autotrasporto, un analogo meccanismo di **pagamento immediato o cauzione**, con fermo del veicolo in caso di mancato versamento.

Ai sensi del **comma 6**, in mancanza del **pagamento immediato**, il trasgressore, nei casi di cui al comma 5, lettere *a)* e *b)*, ovvero il

conducente, nel caso di cui alla lettera *c)* del medesimo comma, è tenuto a versare, a titolo di **cauzione**, una somma pari al **minimo della sanzione**. Per i veicoli immatricolati in Stati non appartenenti all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, la cauzione è invece pari alla **metà del massimo della sanzione**.

Del versamento è fatta menzione nel verbale di contestazione e la cauzione è versata al comando o all'ufficio da cui dipende l'agente accertatore. La **restituzione**, quando dovuta, è subordinata alla presentazione di apposita **istanza dell'interessato**; le somme non reclamate entro centottanta giorni dalla definizione dei rimedi amministrativi o giurisdizionali o dalla scadenza dei termini per la loro presentazione sono devolute secondo quanto previsto dall'**articolo 148**.

Il **comma 6** riprende l'articolo 207, commi 2 e 2-*bis*, del codice vigente, che prevede, in via generale, una **cauzione pari alla metà del massimo della sanzione** e, per i veicoli immatricolati in uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, una cauzione pari alla somma richiesta per il **pagamento in misura ridotta**.

Lo schema riformula tale disciplina assumendo come regola generale una cauzione pari al **minimo della sanzione** e prevedendo, per i veicoli immatricolati in Stati non appartenenti all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, una cauzione pari alla **metà del massimo**, senza modificarne sostanzialmente gli effetti. La disciplina è inoltre estesa ai nuovi casi di cui al **comma 5, lettere *b)* e *c)***.

Costituiscono invece elementi di novità la previsione della **restituzione della cauzione su istanza dell'interessato** e la **devoluzione**, secondo quanto previsto dall'articolo 148, delle somme non reclamate entro centottanta giorni.

Il **comma 7** dispone che, in mancanza del **versamento della cauzione** di cui al comma 6, sia applicato il **divieto di marcia** del veicolo fino all'adempimento dell'obbligo ovvero al pagamento in misura ridotta. Il veicolo è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, a uno dei soggetti individuati ai sensi dell'**articolo 133, comma 3, quarto periodo**.

La medesima disciplina si applica nei casi di cui al **comma 5, lettera *a)***, quando al momento dell'accertamento non sia presente il conducente o altra persona obbligata in solido; in tali casi, in luogo del divieto di marcia con affidamento in custodia, può essere disposto il **blocco del veicolo**, secondo le modalità previste dall'articolo 132 dello schema.

Decorsi **novanta giorni dalla notificazione della violazione** al proprietario o ad altro obbligato in solido, il veicolo non reclamato è alienato secondo le disposizioni del **d.P.R. 13 febbraio 2001, n. 189**.

Il **comma 7** riprende l'articolo 207, comma 3, del codice vigente, che, in mancanza del versamento della cauzione, prevede il **fermo amministrativo del**

veicolo fino all'adempimento e comunque per un periodo non superiore a sessanta giorni, con affidamento in custodia, a spese del responsabile, ai soggetti di cui all'articolo 214-*bis*.

Rispetto alla disciplina vigente, lo schema sostituisce il fermo amministrativo con il **divieto di marcia** di cui all'articolo 131, che cessa anche in caso di pagamento in misura ridotta. Sono inoltre di nuova introduzione la disciplina applicabile nei casi in cui, per i veicoli di cui al comma 5, lettera *a)*, non siano presenti al momento dell'accertamento il conducente o altra persona obbligata in solido, con la possibilità di disporre il **blocco del veicolo** in luogo del divieto di marcia con affidamento in custodia, nonché l'**alienazione del veicolo non reclamato** decorsi novanta giorni dalla notificazione della violazione al proprietario o ad altro obbligato in solido.

Il **comma 8** prevede che il pagamento possa essere effettuato mediante **PagoPA**, conto corrente postale o altri **strumenti di pagamento elettronico**. Il pagamento può essere effettuato anche, in sede di contestazione immediata, nelle mani dell'agente accertatore mediante strumenti elettronici. Le **spese di commissione** sono poste a carico del soggetto tenuto al pagamento.

La disposizione riprende in parte l'articolo 202, commi 2 e 2.1, del codice vigente, che disciplina le modalità di pagamento della sanzione e consente, a determinate condizioni, il pagamento elettronico immediato nelle mani dell'agente accertatore. Rispetto alla disciplina vigente, lo schema **menziona espressamente PagoPA** e prevede espressamente che le **spese di commissione** siano a carico di chi è tenuto al pagamento.

Il **comma 9** prevede che le somme espresse con decimali siano **arrotondate all'unità di euro**, per eccesso quando la frazione è pari o superiore a 50 centesimi e per difetto negli altri casi. Il **comma 10** stabilisce che il pagamento effettuato in misura inferiore a quella dovuta **non estingue l'obbligazione**.

Il **comma 9** riprende il criterio di arrotondamento previsto dall'articolo 195, comma 3-*bis*, del codice vigente, che lo riferisce agli importi delle sanzioni risultanti dall'aggiornamento biennale di cui al comma 3 del medesimo articolo. Lo schema estende invece tale criterio, in via generale, alle **somme oggetto di pagamento**; la tavola di raffronto qualifica pertanto la disposizione come **di nuova introduzione**.

Il comma 10 riprende il contenuto dell'**articolo 389, comma 1**, del regolamento di esecuzione e attuazione del codice della strada.

Ai sensi del **comma 11**, nei casi di cui ai **commi 1 e 2** restano ferme le **sanzioni accessorie** nonché gli **aumenti e le riduzioni** previsti dagli articoli **123 e 124**.

Per maggiori approfondimenti sui citati aumenti e riduzioni, si rinvia alla scheda relativa al **Titolo III, Capo I**.

La disposizione riprende la clausola di salvezza delle **sanzioni accessorie** già prevista dall'articolo 202, comma 1, del codice vigente. Costituisce invece elemento di novità il richiamo espresso agli **aumenti e alle riduzioni** disciplinati dagli articoli 123 e 124 dello schema.

L'**articolo 145** (*Pagamento delle spese di accertamento e di notificazione*) prevede che l'obbligo di pagamento della sanzione sia **assolto** solo se il trasgressore o l'obbligato in solido corrisponde, nei termini previsti dall'articolo 144, anche le **spese di accertamento e di notificazione**, le eventuali **maggiorazioni** dovute per il mancato pagamento di oneri o tariffe indicati nel verbale e le spese, non ancora corrisposte, relative all'esecuzione delle sanzioni accessorie (**comma 1**). In caso di mancato o incompleto pagamento di tali somme, il pagamento della sanzione **non estingue la violazione** (**comma 2**).

Il **comma 3** pone a carico del trasgressore o dell'obbligato in solido le spese sostenute per l'**individuazione del trasgressore**, purché analiticamente documentate. Sono invece esclusi i costi relativi all'impiego delle apparecchiature di accertamento, nonché quelli sostenuti, successivamente alla notificazione, per l'**assistenza legale**, il **recupero del credito** e la **gestione amministrativa del procedimento**.

L'**articolo 145** riprende, per alcuni profili, l'**articolo 201, comma 4, del codice vigente**, che pone le spese di accertamento e di notificazione a carico di chi è tenuto al pagamento, nonché l'**articolo 389, comma 1, del regolamento di esecuzione**.

Il **comma 3** recepisce a livello legislativo la disciplina recata dall'**Allegato B, sezione 1.4.6, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 11 aprile 2024**, relativa alle spese di accertamento. In particolare, tali spese devono essere **analiticamente documentate** e possono comprendere i costi sostenuti per l'individuazione del trasgressore e per la notificazione del verbale, mentre sono esclusi i costi relativi all'impiego delle apparecchiature di accertamento e quelli connessi alla gestione amministrativa del procedimento successiva alla notificazione, quali l'assistenza legale e il recupero del credito.

Costituiscono invece elementi di **nuova introduzione** le disposizioni dei **commi 1 e 2**, che subordinano l'estinzione della violazione al pagamento, oltre che della sanzione, delle spese e delle ulteriori somme ivi indicate.

La **relazione tecnica** specifica che la disposizione, in linea con l'assetto normativo vigente, disciplina il recupero delle spese sostenute dalle amministrazioni per l'accertamento, la notificazione e l'esecuzione delle sanzioni accessorie, assicurandone la **copertura dei relativi costi**.

L'**articolo 146** (*Rateizzazione del pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie*) disciplina i presupposti, i requisiti, il procedimento e gli effetti della **rateizzazione**, riprendendo in larga parte la disciplina vigente e modificandone alcuni profili procedurali.

Ai sensi del **comma 1**, entro i termini previsti dall'articolo 144, ordinariamente pari a **sessanta giorni** dalla contestazione o dalla notificazione, i soggetti tenuti al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria di importo superiore a **200 euro**, riferita a una o più violazioni accertate contestualmente con il medesimo verbale, che versano in **condizioni economiche disagiate**, possono chiedere la ripartizione in **rate mensili** delle somme dovute ai sensi degli articoli 144 e 145.

La disposizione riprende l'**articolo 202-*bis*, comma 1, del codice vigente**. Rispetto alla disciplina vigente, il termine per la presentazione della richiesta, attualmente fissato dall'articolo 202-*bis*, comma 5, in **trenta giorni** dalla contestazione o dalla notificazione, è ricondotto ai termini previsti dall'**articolo 144**, ordinariamente pari a **sessanta giorni**.

Ai sensi del **comma 2**, possono accedere al beneficio di cui al comma 1 i titolari di un **reddito imponibile ai fini dell'IRPEF**, risultante dall'ultima dichiarazione, non superiore a **10.628,16 euro**.

Se l'interessato convive con il coniuge o con altri familiari, ai fini della verifica del requisito reddituale si tiene conto della **somma dei redditi** conseguiti nel medesimo periodo da tutti i componenti della famiglia, compreso l'istante; il limite è elevato di **1.032,91 euro per ciascun familiare convivente**.

Gli importi indicati dal comma sono aggiornati mediante il decreto di cui all'**articolo 122, comma 2**.

I **requisiti reddituali** corrispondono a quelli previsti dall'**articolo 202-*bis*, comma 2, del codice vigente**. Risulta invece modificato il meccanismo di **aggiornamento degli importi**.

L'articolo 202-*bis*, comma 10, prevede infatti l'aggiornamento biennale degli importi indicati ai commi 1, 2 e 4 e, quindi, anche della soglia di **200 euro**, dei limiti di **2.000 e 5.000 euro** e dell'importo minimo della rata. Il **comma 2 dell'articolo 146** dello schema richiama invece il decreto di cui all'**articolo 122, comma 2**, esclusivamente per l'aggiornamento degli **importi reddituali** indicati nel medesimo comma.

Il **comma 3** individua l'**autorità competente** a ricevere la **richiesta** di **rateizzazione**.

In particolare, la domanda è presentata al **prefetto** quando la violazione è stata accertata da funzionari o agenti dello Stato ovvero da funzionari o

agenti dei gestori della rete ferroviaria e delle ferrovie e tramvie in concessione, vale a dire dai soggetti indicati dall'**articolo 148, comma 1, lettera *a)***.

La richiesta è invece presentata al **presidente della giunta regionale**, al **presidente della giunta provinciale** o al **sindaco** quando l'accertamento è stato effettuato, rispettivamente, da funzionari, ufficiali o agenti delle regioni, delle province o dei comuni.

Entro **trenta giorni** dalla ricezione della richiesta, l'autorità competente comunica l'eventuale ammissione al beneficio e trasmette il **piano di rateizzazione**, con l'indicazione delle relative scadenze e modalità di pagamento. Fino a tale comunicazione è **sospeso** il termine per il pagamento previsto dall'articolo 144. Decorso inutilmente il termine di trenta giorni, l'istanza si intende **respinta**. In caso di rigetto espresso, il termine per il pagamento **riprende a decorrere dalla comunicazione del relativo provvedimento**.

Quanto all'**autorità competente**, la disposizione riprende sostanzialmente l'articolo 202-*bis*, comma 3, del codice vigente. Risulta invece modificata la disciplina procedurale.

In particolare, la domanda di rateizzazione può essere presentata entro i termini previsti dall'articolo 144, ordinariamente pari a **sessanta giorni** dalla contestazione o dalla notificazione, anziché entro i **trenta giorni** previsti dall'articolo 202-*bis*, comma 5, del codice vigente. Il termine entro il quale l'autorità deve pronunciarsi è inoltre ridotto da **novanta a trenta giorni**, ferma restando la regola del **silenzio-rigetto**.

È inoltre modificata anche la disciplina successiva al rigetto: mentre l'articolo 202-*bis*, comma 8, del codice vigente assegna un termine di **trenta giorni** per il pagamento dalla notificazione del provvedimento di rigetto, lo schema prevede che il termine per il pagamento, sospeso durante il procedimento, **riprenda a decorrere dalla comunicazione del rigetto**.

Ai sensi del **comma 4,** la presentazione dell'istanza comporta la **rinuncia al ricorso al prefetto e all'opposizione davanti al giudice di pace**.

La disposizione riprende l'**articolo 202-*bis*, comma 5, del codice vigente**, che collega alla presentazione dell'istanza la rinuncia al ricorso al prefetto di cui all'articolo 203 e al ricorso al giudice di pace di cui all'articolo 204-*bis*.

Il **comma 5** prevede che, in relazione alle condizioni economiche del richiedente e all'entità della somma dovuta, il pagamento possa essere ripartito:

- fino a **dodici rate** per importi non superiori a **2.000 euro**;
- fino a **ventiquattro rate** per importi non superiori a **5.000 euro**;

- fino a **sessanta rate** per importi superiori a **5.000 euro**.

Ciascuna rata non può essere inferiore a **100 euro**. Sulle somme rateizzate si applicano gli **interessi** al tasso previsto dall'**articolo 98 del decreto legislativo 24 marzo 2025, n. 33**, recante il testo unico in materia di versamenti e riscossione.

Il **numero massimo delle rate**, le **soglie di importo** e l'**importo minimo della rata** corrispondono a quelli previsti dall'**articolo 202-*bis*, comma 4, del codice vigente**.

La principale modifica riguarda il **tasso di interesse** applicabile alle somme rateizzate: l'articolo 202-*bis* vigente rinvia all'**articolo 21, primo comma, del d.P.R. n. 602 del 1973**, mentre lo schema richiama l'**articolo 98 del decreto legislativo n. 33 del 2025**, relativo agli interessi per dilazione del pagamento.

Il **comma 6** prevede che, in caso di mancato pagamento della **prima rata** o, successivamente, di **due rate anche non consecutive**, il debitore decada automaticamente dal beneficio della rateizzazione e si applichino le disposizioni dell'**articolo 147** in materia di riscossione coattiva.

La disposizione riprende, con modifiche, l'**articolo 202-*bis*, comma 7, del codice vigente**, precisando che le due rate il cui mancato pagamento determina la decadenza possono essere **anche non consecutive**. È inoltre modificato il rinvio conseguente alla decadenza: l'articolo 202-*bis* vigente richiama l'**articolo 203, comma 3**, mentre lo schema rinvia all'**articolo 147**, che disciplina la riscossione coattiva nel nuovo codice.

L'**articolo 147** (*Riscossione coattiva*) disciplina la **riscossione coattiva delle sanzioni amministrative pecuniarie**, attualmente regolata, in particolare, dall'**articolo 203, commi 3 e 3-*bis***, e dall'**articolo 206 del codice vigente**, nonché dall'articolo 389, comma 3, del regolamento di esecuzione, di cui al d.P.R. n. 495 del 1992.

Ai sensi del **comma 1**, qualora **non sia stato effettuato il pagamento** di quanto dovuto ai sensi degli articoli 144 e 145 e non siano stati **esperiti i rimedi amministrativi o giurisdizionali** previsti dal Capo V, il verbale di accertamento costituisce **titolo esecutivo** per una somma pari alla **metà del massimo della sanzione amministrativa edittale**, con gli eventuali aumenti o riduzioni previsti, rispettivamente, dagli articoli 123 e 124.

Per maggiori approfondimenti sui citati aumenti e riduzioni si rinvia all'apposita scheda relativa al Titolo III, Capo I.

Il comma 1 riprende la regola prevista dall'**articolo 203, comma 3, del codice vigente**, secondo cui, qualora nei termini previsti non sia stato proposto ricorso e

non sia avvenuto il pagamento in misura ridotta, il **verbale**, in deroga all'articolo 17 della legge n. 689 del 1981, costituisce **titolo esecutivo** per una somma pari alla metà del massimo della sanzione amministrativa edittale e per le spese di procedimento.

Rispetto alla disciplina vigente, lo schema **non riproduce in questa sede il riferimento alle spese di procedimento**, oggetto della distinta disciplina dell'articolo 145, ed **esplicita l'applicazione degli eventuali aumenti e riduzioni** previsti dagli articoli 123 e 124.

Il **comma 2** stabilisce che **non si procede alla riscossione coattiva** quando l'importo dovuto, comprensivo di interessi e sanzioni, è inferiore a **10 euro**.

Il comma disciplina inoltre l'ipotesi di **pagamento insufficiente**. In particolare, qualora, per errore materiale o altra causa, le somme dovute ai sensi degli articoli 144 e 145 siano state corrisposte in misura **inferiore** a quella richiesta e la differenza non superi il **30 per cento dell'intero importo**, il verbale, in deroga a quanto previsto dal comma 1, costituisce titolo esecutivo per una somma pari a **un terzo del massimo della sanzione amministrativa edittale**, con gli eventuali aumenti o riduzioni di cui agli articoli 123 e 124.

Ai fini della determinazione della somma da pagare si tiene conto di quanto già versato **entro i termini previsti dall'articolo 144**.

Il comma 2 introduce una disciplina **non presente nel codice vigente**. Oltre a prevedere la soglia minima di **10 euro**, regola espressamente l'ipotesi di pagamento insufficiente quando la differenza rispetto a quanto dovuto non supera il 30 per cento. Secondo la **relazione illustrativa**, la disposizione è volta a evitare contenziosi e incertezze applicative nei casi di versamenti parziali effettuati in buona fede.

Ai sensi del **comma 3**, per l'**avvio e la gestione del procedimento esecutivo e di riscossione** trovano applicazione l'articolo 1, comma 785, e i commi da 792 a 803 della **legge 27 dicembre 2019, n. 160** (legge di bilancio 2020), recanti la disciplina dell'accertamento esecutivo e della riscossione delle entrate degli enti locali, espressamente richiamata dallo schema anche ai fini della riscossione delle sanzioni previste dal codice.

Nel dettaglio, si ricorda che l'articolo 1, **comma 785**, della legge n. 160 del 2019 stabilisce che, in caso di affidamento da parte dell'ente della riscossione delle proprie entrate all'agente della riscossione, trovi applicazione esclusivamente il **comma 792**.

La **lettera *a)* del comma 792** prevede, in particolare, che gli atti finalizzati alla riscossione delle entrate patrimoniali contengano l'**intimazione ad adempiere entro sessanta giorni dalla notificazione** e rechino l'indicazione che essi

costituiscono titolo esecutivo idoneo ad attivare le procedure cautelari ed esecutive, nonché l'individuazione del soggetto competente alla riscossione. Analoga indicazione deve essere contenuta negli atti successivi con i quali siano rideterminate le somme dovute.

I successivi commi da **793 a 803** completano la disciplina della riscossione, regolando, tra l'altro, i funzionari responsabili della riscossione, la soglia minima per l'acquisto dell'efficacia esecutiva, il sollecito preventivo per determinati importi, la rateizzazione, gli interessi di mora e gli oneri di riscossione.

Il **secondo periodo del comma 3** specifica che l'avviso di cui all'articolo 1, comma 792, lettera *a)*, della legge n. 160 del 2019 deve contenere l'**intimazione ad adempiere entro sessanta giorni dalla notificazione**. L'ultimo periodo esclude espressamente l'applicazione delle **maggiorazioni previste dall'articolo 27 della legge n. 689 del 1981**.

Si ricorda che l'articolo 27, sesto comma, della legge n. 689 del 1981 prevede, in caso di ritardo nel pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria, una **maggiorazione di un decimo per ogni semestre**, a decorrere da quello in cui la sanzione è divenuta esigibile e fino a quello in cui il ruolo è trasmesso all'esattore; la maggiorazione assorbe gli interessi eventualmente previsti dalle disposizioni vigenti. Per le sanzioni amministrative relative a violazioni del codice della strada, essa non può comunque superare i **tre quinti dell'importo della sanzione**.

Nel codice vigente, l'applicazione di tale disciplina alle sanzioni per violazioni del codice della strada discende dal rinvio all'articolo 27 della legge n. 689 del 1981 contenuto nell'**articolo 206 del d.lgs. n. 285 del 1992**.

Il **comma 4** prevede che, per le violazioni commesse con veicoli **immatricolati all'estero**, qualora, per difficoltà oggettive, non sia possibile avviare procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente, del proprietario o di altro obbligato in solido, la riscossione possa essere attivata, nei **cinque anni successivi**, nei confronti di chi sia trovato alla guida del medesimo veicolo.

In tali casi si applicano le disposizioni dell'**articolo 144, commi 5 e 7**, relative, rispettivamente, al pagamento immediato e alle misure conseguenti al mancato versamento della cauzione. Le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai destinatari dei proventi sono demandate al regolamento adottato ai sensi dell'**articolo 289**.

La disposizione riprende sostanzialmente l'**articolo 203, comma 3-*bis*, del codice vigente**. Rispetto a quest'ultimo, il rinvio all'articolo 207 è sostituito dal richiamo all'articolo 144, commi 5 e 7, mentre la disciplina delle procedure di riscossione e di attribuzione delle somme è demandata al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, anziché a un apposito provvedimento ministeriale.

Il **comma 5** prevede che il pagamento delle somme determinate ai sensi dei commi 1 e 2, effettuato con le modalità previste dagli articoli 144 e 145 **dopo il decorso di sessanta giorni dalla contestazione o dalla notificazione, ma prima della notificazione dell'avviso di cui al comma 3**, impedisca l'avvio della riscossione coattiva.

La disposizione riprende, adattandola al nuovo sistema di riscossione, la regola contenuta nell'**articolo 389, comma 3, del regolamento di esecuzione vigente**, di cui al d.P.R. n. 495 del 1992. Tale disposizione prevede che il pagamento effettuato oltre sessanta giorni dalla contestazione o dalla notificazione, ma prima della formazione del ruolo, sia pari alla somma dovuta ai sensi dell'articolo 203, comma 3, oltre alle spese del procedimento, e non dia luogo all'emissione del ruolo.

Nel nuovo testo, in coerenza con il diverso sistema di riscossione, il **momento finale entro il quale il pagamento impedisce l'avvio della riscossione coattiva** non è più individuato nella formazione del ruolo, bensì nella **notificazione dell'avviso di cui al comma 3 dell'articolo 147**.

Ai sensi del **comma 6**, nei **trenta giorni successivi alla notificazione del dettaglio degli addebiti**, il trasgressore può chiedere la **rateazione** della somma per la quale è intimato il pagamento.

Per le entrate spettanti agli **enti locali**, si applicano le disposizioni dell'articolo 1, commi da 796 a 803, della legge n. 160 del 2019, che disciplinano, tra l'altro, la concessione e la durata della rateazione, la proroga, la decadenza, le scadenze delle rate, gli interessi e gli oneri di riscossione.

Per le entrate spettanti agli **organi statali** si applicano invece gli **articoli 105 e 106 del decreto legislativo 24 marzo 2025, n. 33**, recante il testo unico in materia di versamenti e di riscossione, che disciplinano la rateazione delle somme iscritte a ruolo e i relativi effetti. Le disposizioni del decreto legislativo n. 33 del 2025 si applicano a decorrere dal **1° gennaio 2027**.

Il comma 6 introduce una disciplina **non presente nel codice vigente**, riconoscendo espressamente la possibilità di ottenere la rateazione anche nella fase della riscossione coattiva e distinguendo la disciplina applicabile in relazione alla spettanza delle entrate.

Si segnala, tuttavia, un possibile **difetto di coordinamento** nella parte in cui il termine di trenta giorni per la richiesta di rateazione è fatto decorrere dalla «**notificazione del dettaglio degli addebiti**». Tale atto non risulta individuato nei precedenti commi dell'articolo 147, che fanno invece riferimento all'**avviso di cui all'articolo 1, comma 792, lettera *a)*, della legge n. 160 del 2019**.

L'**articolo 148** (*Destinazione dei proventi*) disciplina la **destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie**.

In particolare, il **comma 1** dispone che i proventi sono devoluti:

a) allo **Stato**, quando le violazioni sono accertate da funzionari, ufficiali e agenti dello Stato, nonché da funzionari e agenti dei gestori della rete ferroviaria e delle ferrovie e tramvie in concessione;
b) alle **regioni, alle province e ai comuni**, quando le violazioni sono accertate, rispettivamente, da funzionari, ufficiali e agenti delle regioni, delle province e dei comuni;
c) in deroga ai criteri di cui alle lettere precedenti, per gli accertamenti delle violazioni dei **limiti massimi di velocità** effettuati, sulle strade non in concessione, mediante apparecchi o sistemi di rilevamento della velocità ovvero dispositivi o mezzi tecnici di controllo a distanza, in misura pari al **50 per cento all'ente proprietario della strada** sulla quale è stato effettuato l'accertamento e al **50 per cento all'ente dal quale dipende l'organo accertatore**.

Le **lettere *a)* e *b)*** riprendono sostanzialmente il criterio generale di devoluzione previsto dall'**articolo 208, comma 1, del codice vigente**, in base al quale i proventi spettano allo Stato ovvero alle regioni, alle province e ai comuni in relazione all'amministrazione cui appartiene l'organo accertatore.

La **lettera *c)*** incorpora invece nella disciplina generale sulla destinazione dei proventi la previsione attualmente contenuta nell'**articolo 142, comma 12-*bis*, del codice vigente**, confermando, per gli accertamenti delle violazioni dei limiti di velocità effettuati sulle strade non in concessione mediante dispositivi di rilevamento o di controllo a distanza, il riparto in misura pari al 50 per cento tra l'ente proprietario della strada e l'ente dal quale dipende l'organo accertatore.

Rispetto all'articolo 142, comma 12-*bis*, vigente, **non è riprodotto il riferimento agli enti che esercitano le funzioni dell'ente proprietario della strada** ai sensi dell'articolo 39 del d.P.R. 22 marzo 1974, n. 381. Non è inoltre riprodotta la previsione secondo cui gli enti diversi dallo Stato utilizzano la quota loro spettante nella regione nella quale sono stati effettuati gli accertamenti. Il nuovo articolo introduce tuttavia, al **comma 2, lettera *a)***, uno specifico vincolo territoriale per una quota dei proventi, da destinare a interventi sulle strade sulle quali sono effettuati gli accertamenti.

Il **comma 2** prevede che gli **enti diversi dallo Stato** destinino una quota dei proventi loro spettanti, in misura almeno pari al **30 per cento**, a interventi di **manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali**, compresi la pubblica illuminazione, la segnaletica e le barriere di protezione, sulle strade sulle quali sono stati effettuati gli accertamenti.

Qualora tali strade appartengano ad altri enti, gli interventi sono realizzati mediante apposite **convenzioni con gli enti proprietari**.

La parte restante dei proventi è utilizzata **in via prioritaria** per il potenziamento delle **attività di controllo e di accertamento delle violazioni** in materia di circolazione stradale ovvero per altre attività funzionali alla **sicurezza stradale** o alla promozione della relativa cultura, comprese le spese per il personale a qualsiasi titolo impiegato per tali finalità.

Il comma 2 **riordina e modifica** i vincoli di destinazione attualmente previsti, in particolare, dall'**articolo 208, commi 4, 5 e 5-*bis***, e dall'**articolo 142, comma 12-*ter*, del codice vigente**.

L'articolo 208, comma 4, vincola una quota pari al **50 per cento dei proventi** spettanti agli enti territoriali, destinandola, secondo specifiche quote interne, alla segnaletica, al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento e alle ulteriori finalità di sicurezza stradale indicate dalla disposizione. Il comma 5 prevede che gli enti determinino annualmente, con deliberazione della giunta, le quote da destinare a tali finalità, mentre il comma 5-*bis* individua ulteriori specifiche possibilità di impiego delle risorse.

Per i proventi derivanti dagli accertamenti delle violazioni dei limiti di velocità, l'articolo 142, comma 12-*ter*, prevede uno specifico vincolo di destinazione alla **manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali** e al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento, comprese le spese relative al personale.

Il nuovo comma 2 sostituisce tale assetto con una disciplina unitaria per i proventi spettanti agli enti diversi dallo Stato: almeno il **30 per cento** è destinato alla manutenzione e alla messa in sicurezza delle infrastrutture stradali sulle quali sono effettuati gli accertamenti, mentre per la parte restante è previsto un criterio di utilizzo **prioritario**, e non una ripartizione in quote percentuali predeterminate, per il controllo e l'accertamento delle violazioni e per le altre attività funzionali alla sicurezza stradale o alla promozione della relativa cultura.

Non sono pertanto riprodotti il vincolo dell'articolo 208, comma 4, relativo alla destinazione del 50 per cento secondo specifiche quote interne, l'obbligo di determinazione annuale mediante deliberazione della giunta previsto dal comma 5, né, come autonome fattispecie, le specifiche possibilità di impiego contemplate dal comma 5-*bis*. Non è inoltre riprodotto l'autonomo vincolo previsto dall'articolo 142, comma 12-*ter*.

Secondo la **relazione illustrativa**, la modifica è volta a riconoscere agli enti locali maggiori margini di operatività, mantenendo l'obiettivo generale del reinvestimento dei proventi nelle attività di controllo, nel miglioramento delle infrastrutture e nelle ulteriori attività strumentali alla sicurezza stradale.

Il **comma 3** prevede che ciascun ente locale trasmetta in via informatica al **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** e al **Ministero dell'interno**, entro il **31 maggio di ogni anno**, una **relazione** riferita all'anno precedente, nella quale sono indicati l'ammontare complessivo dei

proventi di propria spettanza, risultante dal rendiconto approvato nel medesimo anno, e gli interventi realizzati con tali risorse, con la specificazione dei relativi oneri.

La relazione è pubblicata sul sito istituzionale dell'ente locale entro **trenta giorni** dalla trasmissione; il Ministero dell'interno provvede, a sua volta, alla pubblicazione delle relazioni ricevute entro **sessanta giorni**.

La quota dei proventi spettante ai sensi del **comma 1, lettera *c)***, relativa agli accertamenti delle violazioni dei limiti di velocità, è **ridotta del 90 per cento per ciascun anno** in cui l'ente non abbia trasmesso la relazione ovvero abbia utilizzato i proventi in modo difforme dalle destinazioni previste dal comma 2.

L'inadempienza rileva ai fini della **responsabilità disciplinare e per danno erariale** ed è tempestivamente segnalata al procuratore regionale della Corte dei conti.

Il **comma 3** riprende, con i necessari adattamenti, il sistema di rendicontazione e controllo attualmente previsto dall'**articolo 142, comma 12-*quater*, del codice vigente**. Restano confermati il **termine del 31 maggio** per la trasmissione della relazione, l'indicazione dei **proventi** e degli **interventi** realizzati, gli obblighi di pubblicazione da parte dell'ente locale e del Ministero dell'interno, la **riduzione del 90 per cento** della quota spettante per gli accertamenti delle violazioni dei limiti di velocità in caso di omessa rendicontazione o di utilizzo difforme, nonché le conseguenze in materia di responsabilità disciplinare e per danno erariale.

Risultano invece modificati, per effetto del riordino, i **parametri di riferimento per la verifica del corretto utilizzo delle somme**: il vigente richiamo congiunto alle destinazioni previste dall'articolo 208, comma 4, e dall'articolo 142, comma 12-*ter*, è sostituito dal rinvio unitario al **comma 2 dell'articolo 148**.

Il **comma 4** prevede, in deroga ai criteri generali di destinazione, che nei casi di cui all'**articolo 142, comma 7**, relativi a determinate violazioni commesse con veicoli immatricolati all'estero, e all'**articolo 147, comma 4**, relativo alla riscossione coattiva nei confronti di chi sia successivamente trovato alla guida del medesimo veicolo, i proventi derivanti dal pagamento siano destinati all'**organo di polizia che ha proceduto all'applicazione della misura**.

La disposizione è di **nuova introduzione**. Secondo la **tavola di concordanza**, essa è volta a semplificare la riscossione delle somme dovute, evitando successivi riversamenti e attribuendo direttamente i proventi all'organo che ha proceduto all'applicazione della misura.

Ai sensi del **comma 5**, i **proventi spettanti allo Stato** sono destinati alle finalità individuate dall'**articolo 291, comma 7**, dello schema, concernenti

il finanziamento delle attività connesse all'attuazione del **Piano nazionale della sicurezza stradale**, le iniziative di promozione della sicurezza della circolazione e di educazione stradale, gli studi e le ricerche in materia di sicurezza dei veicoli, nonché il sostegno dell'insegnamento dell'educazione stradale.

A tale riguardo, la **relazione illustrativa** specifica che, per tali proventi, sono sostanzialmente confermati i vincoli previsti dalla legislazione vigente, attualmente recati dall'articolo 208 del codice. L'articolo 291, comma 7, dello schema riprende tali destinazioni, collocandole nel Titolo IX, dedicato alle disposizioni finanziarie.

Per maggiori approfondimenti, si rinvia alla scheda relativa al titolo IX.

CAPO V – RIMEDI AMMINISTRATIVI E GIURISDIZIONALI

Articoli 149-153
(Rimedi amministrativi e giurisdizionali)

Gli **articoli da 149 a 153** (**Capo V del Titolo III**) disciplinano i **rimedi amministrativi e giurisdizionali** avverso gli atti del procedimento sanzionatorio, nonché l'**archiviazione d'ufficio del verbale** e la **sospensione dell'esecuzione delle sanzioni accessorie**. Tra le principali novità si segnalano l'espressa disciplina dell'**archiviazione in autotutela**, l'introduzione di un **sub-procedimento cautelare** per la sospensione delle sanzioni accessorie e la riduzione della misura minima dell'ordinanza-ingiunzione dal **doppio del minimo edittale** al **minimo edittale aumentato di un terzo**.

Il **Capo V** del **Titolo III** (**articoli da 149 a 153**) disciplina i **rimedi amministrativi e giurisdizionali** avverso gli atti del procedimento sanzionatorio, nonché l'**archiviazione d'ufficio del verbale** e la **sospensione dell'esecuzione delle sanzioni accessorie** nelle more del ricorso.

Secondo la **relazione illustrativa**, rispetto alla disciplina recata dagli articoli 203, 204, 204-*bis* e 205 del codice vigente, lo schema conserva la **doppia tutela, amministrativa e giurisdizionale**, coordinandola con la **digitalizzazione** delle procedure e introducendo una disciplina espressa dell'archiviazione d'ufficio e della sospensione cautelare delle sanzioni accessorie.

La **relazione tecnica** precisa che le disposizioni si innestano su istituti già previsti dall'ordinamento e hanno natura prevalentemente procedimentale, ricognitiva e di riordino, senza introdurre nuovi organi, nuove competenze o nuove procedure giurisdizionali. Le relative attività sono svolte dalle prefetture, dagli organi accertatori e dagli uffici giudiziari nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Quanto al rispetto dei **principi e criteri direttivi di cui all'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177**, assume particolare rilievo il **comma 3, lettera *m)***, che prevede la revisione e il coordinamento del sistema dei ricorsi amministrativi e giurisdizionali, con l'obiettivo della massima semplificazione delle procedure. Può inoltre rilevare la **lettera *f)*** del medesimo comma, nella parte in cui prevede l'adeguamento del procedimento sanzionatorio alle pronunce della Corte costituzionale e della Corte di giustizia dell'Unione europea e alla giurisprudenza consolidata della Corte di cassazione.

L'**articolo 149** *(Archiviazione d'ufficio del verbale)*, di nuova introduzione, disciplina l'esercizio del potere di **autotutela** mediante **archiviazione d'ufficio del verbale**.

In particolare, il **comma 1** prevede che, fermo restando quanto disposto dall'articolo 21-*nonies* della legge n. 241 del 1990 in materia di **annullamento d'ufficio**, il responsabile dell'ufficio o comando da cui dipende l'organo di polizia stradale che ha accertato la violazione, ovvero al quale l'ausiliario ha trasmesso l'atto di accertamento ai sensi dell'articolo 28, **disponga l'archiviazione del verbale**, delle relative sanzioni accessorie e degli atti conseguenti quando il verbale sia stato notificato:

- a un soggetto **estraneo alla violazione** (**lettera *a)***);
- a un soggetto che, al momento del fatto, non era più proprietario o obbligato in solido (**lettera *b)***);
- in un **luogo diverso da quello richiesto** ovvero con **notificazione nulla** ai sensi dell'articolo 142 (**lettera *c)***);
- oltre i **termini previsti** (**lettera *d)***).

Per «**notifica nulla ai sensi dell'articolo 142 dello schema**» può intendersi, in termini generali, una notificazione del verbale affetta da vizi tali da impedirne la valida esecuzione secondo la disciplina dettata dal medesimo articolo. L'articolo 142 individua infatti le modalità di notificazione, detta specifiche regole quanto al luogo in cui essa deve essere eseguita e, al comma 5, individua i casi nei quali la notificazione «si intende validamente eseguita» presso la residenza, il domicilio o la sede risultanti dalle fonti ivi indicate.

Resta distinta l'ipotesi della **notificazione effettuata oltre il termine prescritto**: in tal caso, il comma 11 dell'articolo 142 non qualifica espressamente la notificazione come nulla, ma prevede l'**estinzione, nei confronti del soggetto interessato, dell'obbligo di pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria**.

Per maggiori approfondimenti, si rinvia alla scheda relativa al **Titolo III, Capo III**.

Il **comma 2** individua **ulteriori ipotesi** nelle quali è disposta l'**archiviazione** di cui al comma 1. In particolare, essa ha luogo:

a) quando è intervenuta la **morte del trasgressore**;
b) quando il verbale è stato emesso da **soggetto incompetente**;
c) quando il pagamento è **già stato effettuato da altro obbligato**, con conseguente archiviazione del verbale notificato all'obbligato in solido;
d) quando la violazione deriva da una manifesta e documentata **erronea applicazione** delle disposizioni relative alla qualità o ai requisiti amministrativi del trasgressore o dell'obbligato in solido, alla tipologia del veicolo ovvero ai suoi requisiti tecnici o amministrativi.

L'archiviazione può essere **disposta d'ufficio** o su **istanza di chiunque vi abbia interesse** (**comma 3**). Ai sensi del **comma 4**, essa può essere disposta fino all'**avvio della riscossione coattiva** e, comunque, entro il termine di definizione del verbale.

Il **comma 5** disciplina la comunicazione del provvedimento di archiviazione, che è effettuata con le modalità di cui all'articolo 142. In particolare, la comunicazione è trasmessa al **trasgressore e all'obbligato in solido** quando l'archiviazione è disposta d'ufficio; quando invece il procedimento è avviato su istanza, essa è trasmessa al **soggetto istante e ai destinatari del verbale**, anche ai fini degli eventuali adempimenti di competenza.

Nei casi di cui al **comma 1, lettere *a), b)* e *c)***, qualora non siano decorsi **novanta giorni dal primo accertamento**, l'ufficio o comando, ove possibile, **redige e notifica un nuovo verbale contenente gli elementi corretti**. I termini per la notificazione decorrono dalla **conoscenza della situazione che ha determinato l'archiviazione** (**comma 6**).

La disciplina si applica anche **in pendenza di ricorso al prefetto o di opposizione** (**comma 7**).

Ai sensi del **comma 8**, sull'istanza di archiviazione l'ufficio provvede entro **trenta giorni**; decorso inutilmente tale termine, l'istanza si intende **respinta**. In caso di rigetto, i termini per la proposizione del ricorso al prefetto o dell'opposizione decorrono dalla **comunicazione del provvedimento di diniego** ovvero, in caso di silenzio-rigetto, dalla **scadenza del termine di trenta giorni**.

Secondo la **relazione tecnica**, la disposizione è **di nuova introduzione** e codifica attività già riconducibili ai **principi generali dell'azione amministrativa** e alla legge n. 241 del 1990. La **relazione illustrativa** precisa, in particolare, che nel codice vigente l'annullamento in autotutela è ammesso in base ai principi generali, ma non è **espressamente disciplinato**.

La **tavola di raffronto** richiama l'**articolo 386, commi 3 e 4, del regolamento di esecuzione e di attuazione**, di cui al d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, che, nel caso di notificazione a un soggetto estraneo alla violazione, prevede la trasmissione degli atti al prefetto ai fini dell'archiviazione ovvero la notificazione all'effettivo responsabile entro i termini previsti, su istanza da presentare entro il termine per il ricorso al prefetto e comunque fino alla formazione del ruolo.

Rispetto a tale disciplina, lo schema **attribuisce il potere di archiviazione direttamente al responsabile dell'ufficio o comando**, ne **amplia i presupposti** e introduce una disciplina procedurale più articolata, comprendente il **silenzio-rigetto** e la decorrenza dei termini di impugnazione a seguito del diniego.

Secondo la medesima tavola di raffronto, i **commi da 5 a 8** recepiscono disposizioni di carattere procedurale mutuate dalla **prassi**.

L'**articolo 150** (*Impugnazione del verbale di accertamento*) disciplina il **ricorso al prefetto**.

Ai sensi del **comma 1**, nei casi in cui non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta, ove consentito, il trasgressore o gli obbligati in solido possono proporre **ricorso al prefetto del luogo della violazione entro sessanta giorni** dalla contestazione o dalla notificazione.

Il ricorso è trasmesso, **a pena di inammissibilità**, al prefetto e all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore, mediante raccomandata con avviso di ricevimento ovvero per via telematica, tramite posta elettronica certificata o altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, nel rispetto dell'articolo 65 del Codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.

Al ricorso possono essere allegati documenti e può essere richiesta l'**audizione personale**. In caso di trasmissione telematica, la data di presentazione coincide con quella risultante dalla ricevuta di accettazione o dalla validazione temporale.

Ai sensi del **comma 2**, il responsabile dell'ufficio o comando trasmette al prefetto, **entro sessanta giorni dal ricevimento del ricorso**, gli atti, corredati dalla prova della contestazione o della notificazione e dalle **deduzioni tecniche dell'organo accertatore**.

Il **comma 3** prevede che, quando sia stata richiesta l'**audizione personale**, il prefetto **possa convocare il ricorrente** qualora ritenga la documentazione prodotta non sufficiente ai fini della valutazione del ricorso.

Nelle more della decisione sul ricorso **non si procede alla riscossione coattiva** (**comma 4**).

La disposizione riprende, con modifiche, l'**articolo 203, commi 1, 1-*bis* e 2, del codice vigente**.

Rispetto alla disciplina vigente, il comma 1 prevede espressamente che il ricorso sia trasmesso, **a pena di inammissibilità**, sia al prefetto sia all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore. Il responsabile di quest'ultimo provvede quindi, entro sessanta giorni dal ricevimento del ricorso, a trasmettere al prefetto gli atti corredati della prova della contestazione o della notificazione e delle deduzioni tecniche dell'organo accertatore.

Costituiscono inoltre elementi di novità la **previsione espressa dell'inammissibilità** in caso di inosservanza delle modalità di trasmissione e la disposizione del **comma 4**, che esclude la riscossione coattiva nelle more della decisione sul ricorso.

È modificata anche la disciplina dell'**audizione personale**: mentre l'articolo 204, comma 1, del codice vigente prevede che il prefetto decida sentiti gli interessati che ne abbiano fatto richiesta, il nuovo comma 3 rimette la convocazione alla valutazione del prefetto, qualora la documentazione prodotta non risulti sufficiente ai fini della decisione.

L'**articolo 151** (*Ordinanza-ingiunzione del Prefetto*) disciplina, al **comma 1**, la decisione del prefetto sul ricorso.

Qualora il **prefetto ritenga fondato l'accertamento**, adotta, **entro centoventi giorni** dalla ricezione degli atti, un'**ordinanza motivata** con la quale ingiunge il pagamento di una somma determinata secondo i criteri di cui all'articolo 11 della legge n. 689 del 1981, in misura **non inferiore al minimo edittale previsto per ciascuna violazione, aumentato di un terzo**, oltre alle spese. L'ordinanza è notificata all'autore della violazione e agli altri soggetti obbligati al pagamento.

Qualora, invece, **non ritenga fondato l'accertamento**, il prefetto emette, entro il medesimo termine, un'**ordinanza motivata di archiviazione**, dandone comunicazione al ricorrente e all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore.

Si ricorda che, ai sensi del citato **articolo 11 della legge n. 689 del 1981**, nella determinazione della sanzione amministrativa pecuniaria, entro i limiti minimo e massimo stabiliti dalla legge, e nell'applicazione delle sanzioni accessorie facoltative si tiene conto della **gravità della violazione**, dell'**attività svolta dall'autore per eliminarne o attenuarne le conseguenze**, nonché della sua **personalità** e delle sue **condizioni economiche**.

Ai sensi del **comma 2**, i termini di cui al comma 1, nonché quelli previsti dall'articolo 150, comma 2, sono **perentori** e si cumulano tra loro. Decorso inutilmente il termine complessivo senza che sia adottata l'ordinanza del prefetto, il ricorso si intende **accolto**.

Il **comma 3** prevede che, in caso di **audizione personale**, il termine sia **interrotto** con la notificazione dell'invito e resti sospeso fino alla data dell'audizione. Qualora il ricorrente non si presenti senza giustificato motivo, il prefetto decide senza ulteriori formalità.

L'**ordinanza-ingiunzione** è notificata, **a pena di nullità**, entro **centocinquanta giorni dalla sua adozione**, secondo le modalità previste dall'articolo 142 (**comma 4**).

Il **pagamento** deve essere effettuato entro **trenta giorni dalla notificazione** dell'ordinanza; nei successivi trenta giorni il destinatario

trasmette al prefetto e all'ufficio o comando accertatore copia della certificazione attestante l'avvenuto pagamento (**comma 5**). Decorso il termine previsto per il pagamento, l'ordinanza-ingiunzione costituisce **titolo esecutivo** per l'ammontare della somma ingiunta e delle relative spese (**comma 6**).

La disposizione riprende, con modifiche, l'**articolo 204, commi 1, 1-*bis*, 1-*ter*, 2 e 3, del codice vigente**.

Una modifica di particolare rilievo riguarda la **misura minima della somma ingiunta**. L'articolo 204, comma 1, del codice vigente prevede una somma non inferiore al **doppio del minimo edittale** per ogni singola violazione, determinata secondo i criteri dell'articolo 195, comma 2. Il comma 1 dell'articolo 151 dello schema prevede invece che la somma sia determinata secondo i criteri dell'**articolo 11 della legge n. 689 del 1981** e in misura non inferiore al **minimo edittale previsto per ogni singola violazione, aumentato di un terzo**.

Ad esempio, per una violazione punita con una sanzione da **40 a 160 euro**, la somma ingiunta non può essere inferiore a **80 euro** secondo il codice vigente e a **53 euro** secondo lo schema, tenuto conto dell'arrotondamento previsto dall'articolo 144, comma 9.

È inoltre nuova l'espressa previsione della **nullità dell'ordinanza-ingiunzione** notificata oltre il termine di centocinquanta giorni dalla sua adozione: l'articolo 204, comma 2, del codice vigente prevede già il medesimo termine, senza tuttavia qualificare espressamente come nulla la notificazione tardiva.

Cambia anche la **comunicazione dell'ordinanza di archiviazione**: nello schema il prefetto ne dà comunicazione direttamente al ricorrente, oltre che all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore, mentre nella disciplina vigente il prefetto comunica l'ordinanza all'ufficio o comando, che ne dà notizia al ricorrente.

Quanto al **pagamento**, l'articolo 204, comma 2, del codice vigente ne prevede l'effettuazione presso l'ufficio del registro o altro ufficio indicato nell'ingiunzione, che provvede alla relativa comunicazione. Il comma 5 dell'articolo 151 pone invece direttamente a carico del destinatario l'onere di trasmettere, entro trenta giorni dal pagamento, copia della certificazione dell'avvenuto pagamento al prefetto e all'ufficio o comando accertatore.

L'**articolo 152** (*Sospensione dell'esecuzione della sanzione accessoria*) consente al trasgressore o agli obbligati in solido di chiedere, **contestualmente alla proposizione del ricorso al prefetto** e per **gravi e circostanziate ragioni**, la **sospensione dell'esecuzione della sanzione accessoria** fino all'esito del ricorso (**comma 1**).

In tali casi, il responsabile dell'ufficio o comando trasmette al prefetto, **entro cinque giorni** dal ricevimento del ricorso, gli atti corredati del proprio parere sull'istanza. Nei **dieci giorni successivi**, se ne ricorrono i presupposti, il prefetto dispone la sospensione. Tale termine può essere

interrotto per richieste di chiarimenti o per l'integrazione della documentazione prodotta dal ricorrente (**comma 2**). Restano fermi i termini di cui all'**articolo 151, comma 2**, ai fini dell'adozione dell'ordinanza-ingiunzione (**comma 3**).

In caso di mancato accoglimento del ricorso, gli effetti della sospensione cessano dalla data di notificazione dell'**ordinanza di rigetto del prefetto** (**comma 4**).

Secondo la **relazione tecnica** e la **tavola di raffronto**, la disposizione è di **nuova introduzione** e introduce un **sub-procedimento cautelare interno al procedimento di ricorso prefettizio**, consentendo all'interessato di chiedere la sospensione dell'esecuzione della sanzione accessoria nelle more della decisione.

La previsione si coordina con il nuovo assetto delle sanzioni accessorie delineato dal Capo II e, in particolare, con la regola generale secondo cui, salvo diversa disposizione, l'organo accertatore ne dispone l'esecuzione.

La **tavola di raffronto** precisa inoltre che la sospensione cautelare è volta a tutelare l'interessato dal pregiudizio derivante dall'esecuzione della sanzione accessoria e a salvaguardare, almeno in caso di contenzioso, il principio, indicato dalla medesima tavola come ampiamente consolidato in giurisprudenza, secondo cui la sanzione accessoria non può essere valutata disgiuntamente dalla violazione principale.

L'**articolo 153** (*Opposizione avverso il verbale di accertamento e all'ordinanza-ingiunzione*) disciplina l'**opposizione dinanzi al giudice di pace** avverso il verbale di accertamento e l'ordinanza-ingiunzione del prefetto.

Ai sensi del **comma 1**, quando non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta, ove consentito, il trasgressore o gli altri soggetti obbligati in solido possono proporre, **in alternativa al ricorso al prefetto di cui all'articolo 150**, opposizione davanti al **giudice di pace competente per territorio**.

All'opposizione si applicano le disposizioni dell'**articolo 7 del decreto legislativo n. 150 del 2011**, nonché l'ultimo periodo dell'**articolo 150, comma 1**, relativo all'individuazione della data di presentazione dell'atto trasmesso per via telematica.

Il **comma 2** prevede che l'opposizione possa essere proposta anche avverso l'**ordinanza-ingiunzione di pagamento** adottata dal prefetto ai sensi dell'articolo 151. In tale ipotesi si applicano le disposizioni dell'**articolo 6 del decreto legislativo n. 150 del 2011**.

Ai fini della determinazione dell'importo della sanzione amministrativa pecuniaria, entro i limiti fissati dalla legge, si tiene conto dei **criteri di cui all'articolo 11 della legge n. 689 del 1981**.

Si ricorda che gli **articoli 6 e 7 del decreto legislativo n. 150 del 2011** disciplinano, rispettivamente, l'**opposizione all'ordinanza-ingiunzione** e l'**opposizione al verbale di accertamento di violazione del codice della strada**, assoggettandole, salvo le specifiche disposizioni ivi previste, al **rito del lavoro**.

In particolare, l'opposizione al verbale deve essere proposta, **a pena di inammissibilità, entro trenta giorni** dalla contestazione della violazione o dalla notificazione del verbale, termine elevato a **sessanta giorni** se il ricorrente risiede all'estero. Per l'opposizione all'ordinanza-ingiunzione il termine è parimenti di **trenta giorni dalla notificazione del provvedimento**, elevato a **sessanta giorni** per il ricorrente residente all'estero.

Si ricorda altresì che, ai sensi dell'**articolo 11 della legge n. 689 del 1981**, nella determinazione della sanzione amministrativa pecuniaria, entro i limiti minimo e massimo stabiliti dalla legge, e nell'applicazione delle sanzioni accessorie facoltative si tiene conto della **gravità della violazione**, dell'**attività svolta dall'autore per eliminarne o attenuarne le conseguenze**, nonché della sua **personalità** e delle sue **condizioni economiche**.

La disposizione di cui all'articolo 153 dello schema riprende e coordina, con alcune modifiche, gli **articoli 204-*bis*, comma 1, e 205, comma 1, del codice vigente**. Il primo consente, in alternativa al ricorso al prefetto, di proporre opposizione davanti all'autorità giudiziaria ordinaria, rinviando all'articolo 7 del decreto legislativo n. 150 del 2011; il secondo prevede analogamente l'opposizione davanti all'autorità giudiziaria ordinaria contro l'ordinanza-ingiunzione, rinviando all'articolo 6 del medesimo decreto legislativo.

Rispetto alla formulazione vigente, lo schema **esplicita direttamente il riferimento al giudice di pace**. La previsione non introduce, secondo la **relazione tecnica**, nuove competenze giurisdizionali, nuovi uffici giudiziari o nuovi procedimenti processuali, ma coordina le forme di opposizione con la disciplina processuale già prevista dagli articoli 6 e 7 del decreto legislativo n. 150 del 2011.

Costituiscono inoltre elementi ulteriori rispetto alla formulazione degli articoli 204-*bis* e 205 vigenti il **rinvio all'articolo 150, comma 1, ultimo periodo**, con riguardo alla data di presentazione per via telematica dell'opposizione al verbale, e l'**espresso richiamo ai criteri dell'articolo 11 della legge n. 689 del 1981** ai fini della determinazione dell'importo della sanzione amministrativa pecuniaria in sede di opposizione all'ordinanza-ingiunzione.

CAPO VI – MISURE CAUTELARI

Articoli 154-158
(Misure cautelari)

Gli **articoli da 154 a 158** (**Capo VI** del **Titolo III**) disciplinano le **misure cautelari** in materia di titoli abilitativi alla guida e veicoli. Tra i principali elementi di novità si segnalano il **divieto di guida automatico** in caso di mancata ottemperanza agli obblighi di revisione della patente, la configurazione **discrezionale** della revoca prefettizia per sopravvenuta mancanza dei requisiti soggettivi, la **revoca dell'immatricolazione** dei veicoli non più idonei alla circolazione e l'introduzione di specifiche misure cautelari nei confronti di costruttori, importatori e distributori.

Il **Capo VI del Titolo III** (**articoli da 154 a 158**) reca la disciplina delle **misure cautelari**, riordinando disposizioni attualmente collocate in diverse parti del codice vigente. Il Capo disciplina, in particolare, la revisione della patente di guida e degli altri titoli abilitativi, la sospensione e la revoca dei titoli di guida e dell'immatricolazione dei veicoli, i provvedimenti conseguenti alla sopravvenuta mancanza dei requisiti soggettivi, la revisione straordinaria dei veicoli e le misure cautelari conseguenti all'inottemperanza degli obblighi posti a carico di costruttori, importatori e distributori.

La relazione tecnica evidenzia che tali misure sono finalizzate a garantire la **sicurezza della circolazione** nei casi in cui sussistano dubbi sul permanere dei requisiti tecnici, fisici, psichici o soggettivi richiesti dall'ordinamento. Precisa inoltre che si tratta, in prevalenza, di attività già previste dall'ordinamento, che vengono **riordinate e sistematizzate** senza attribuzione di nuove competenze amministrative, senza istituzione di nuovi organismi e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica; gli eventuali oneri connessi a visite, esami e accertamenti tecnici restano a carico degli interessati secondo la disciplina vigente.

La collocazione sistematica delle disposizioni nel Capo dedicato alle misure cautelari consente inoltre di distinguere tali misure, volte essenzialmente a prevenire situazioni di pericolo o a verificare la permanenza dei requisiti richiesti per la guida e la circolazione, dalle **sanzioni amministrative accessorie**, conseguenti invece all'accertamento di specifiche violazioni.

Quanto al rispetto dei **principi e criteri direttivi di cui all'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177**, assume particolare rilievo il comma 3, lettera *f)*, che prevede, tra l'altro, la revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie e l'**individuazione dei casi che comportano l'applicazione di misure cautelari relative ai documenti di circolazione e di guida**, adeguando la disciplina alle sentenze della Corte costituzionale e della Corte di giustizia dell'Unione europea e alla giurisprudenza consolidata della Corte di cassazione.

L'**articolo 154** (*Revisione della patente di guida e di altri titoli abilitativi*) prevede, al **comma 1**, che, quando sorgano **dubbi sulla persistenza dei requisiti fisici e psichici prescritti o dell'idoneità tecnica**, gli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possano disporre, nei confronti dei titolari di patente di guida o di altro titolo abilitativo:

- la **sottoposizione a visita medica** presso la commissione medica locale. In tal caso, entro **trenta giorni dalla notificazione** del provvedimento di revisione, il titolare effettua la prenotazione della visita, quando occorra verificare la persistenza dei requisiti fisici e psichici;
- la **sottoposizione all'esame di idoneità tecnica**. In tale ipotesi, entro il medesimo termine, il titolare presenta l'istanza di **revisione tecnica**, quando sia necessario verificare la persistenza dell'idoneità tecnica.

L'esito della visita medica o dell'esame di idoneità tecnica è comunicato agli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dell'adozione degli eventuali provvedimenti di **divieto temporaneo o permanente di guida**.

La disposizione riprende, con modifiche, l'**articolo 128, comma 1, del codice vigente**, che consente agli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri nonché, nei casi previsti dagli articoli 186 e 187, al prefetto, di disporre la visita medica o l'esame di idoneità quando sorgano dubbi sulla persistenza dei requisiti fisici e psichici o dell'idoneità tecnica.

Rispetto alla disciplina vigente, il **comma 1** attribuisce agli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il potere generale di disporre la revisione in presenza di tali dubbi, ferma restando la specifica competenza del prefetto nelle ipotesi disciplinate dai successivi commi 3 e 4. Introduce inoltre espressamente il **termine di trenta giorni** per la presentazione dell'istanza di revisione tecnica o per la prenotazione della visita medica, estende la disciplina anche agli **altri titoli abilitativi** e coordina gli effetti dell'accertamento con il nuovo sistema del **divieto temporaneo o permanente di guida**, in luogo dei vigenti provvedimenti di sospensione o revoca della patente.

Quanto ai poteri del prefetto, i **commi 3 e 4** (v. *infra*) individuano specifiche ipotesi nelle quali il prefetto può disporre o richiedere la sottoposizione del titolare di patente a visita medica o a revisione.

Ai sensi del **comma 2**, la revisione di cui al comma 1 è **sempre disposta**:

- quando il conducente è stato coinvolto in un **sinistro stradale** dal quale sono derivate **lesioni gravi alle persone** e a suo carico è stata contestata una violazione da cui consegue l'applicazione del **divieto di guida** di cui all'articolo 160 (**lettera *a)***);
- quando il conducente **minore di diciotto anni** è autore materiale di una violazione da cui consegue l'applicazione del **divieto di guida** di cui all'articolo 135 (**lettera *b)***);
- quando il titolare della patente è stato **in coma per una durata superiore a quarantotto ore** (**lettera *c)***);
- quando, in sede di accertamenti medico-legali, anche diversi da quelli finalizzati al rilascio o al rinnovo della patente, è accertata la sussistenza di **patologie incompatibili con l'idoneità alla guida** (**lettera *d)***);
- fuori dai casi di cui al comma 3, lettera *a)*, quando il conducente appare **manifestamente incapace, anche temporaneamente, di provvedere a sé stesso**. In tale ipotesi, l'organo di polizia che accerta l'incapacità **inibisce immediatamente la guida** e affida il soggetto alle cure sanitarie o ai familiari (**lettera *e)***). Il richiamo al comma 3, lettera *a)*, esclude da tale fattispecie i casi relativi all'accertamento della guida in stato di ebbrezza o dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti, nonché al rifiuto di sottoporsi ai relativi accertamenti.

Le fattispecie di cui al comma 2 riprendono, rispettivamente, diverse disposizioni dell'**articolo 128 del codice vigente**. In particolare:

- la **lettera *a)*** riprende il comma 1-*ter*, che prevede la revisione nelle medesime circostanze quando dalla violazione consegue la sospensione della patente; lo schema adegua la disposizione al nuovo sistema del **divieto di guida**;
- la **lettera *b)*** riprende il comma 1-*quater*, che già prevede obbligatoriamente la revisione nei confronti del conducente minorenne autore di una violazione cui consegua la sospensione della patente; anche in questo caso, la modifica riguarda principalmente il coordinamento con il nuovo sistema del **divieto di guida**;
- la **lettera *c)*** riprende il comma 1-*bis*, relativo alla revisione della patente in caso di **coma di durata superiore a quarantotto ore**;
- la **lettera *d)*** riprende il comma 1-*quinquies*, relativo all'accertamento, anche in sede di accertamenti medico-legali diversi da quelli finalizzati al rilascio

o al rinnovo della patente, di **patologie incompatibili con l'idoneità alla guida**.

La **lettera *e)*** è invece di **nuova introduzione**. Secondo la **tavola di raffronto**, la previsione è volta a colmare un **vuoto normativo** nei casi in cui risulti evidente un'inidoneità psicofisica alla guida, anche di carattere transitorio.

Il **comma 3** prevede che il **prefetto possa disporre la sottoposizione a visita medica** presso la commissione medica locale nei confronti dei titolari di patente:

- che siano stati oggetto dell'accertamento della violazione del **divieto di guidare in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti**, ovvero che abbiano rifiutato di sottoporsi ai relativi accertamenti (**lettera *a)***);
- nei casi di cui all'**articolo 32, comma 10**, relativi all'ipotesi in cui non sia possibile procedere agli accertamenti analitici per l'assunzione di sostanze stupefacenti e gli accertamenti qualitativi abbiano dato esito positivo (**lettera *b)***);
- quando siano stati destinatari delle misure amministrative di cui all'**articolo 75 del d.P.R. n. 309 del 1990**, in presenza di una o più **segnalazioni di particolare gravità** (**lettera *c)***).

Si ricorda che, ai sensi dell'**articolo 75 del d.P.R. n. 309 del 1990**, chiunque, per uso personale, illecitamente importa, esporta, acquista, riceve o detiene sostanze stupefacenti o psicotrope è sottoposto dal prefetto a **una o più sanzioni amministrative**.

Tra queste rientrano la **sospensione della patente di guida** o il **divieto di conseguirla**, per periodi di diversa durata in relazione alla sostanza interessata. Qualora, al momento dell'accertamento, l'interessato abbia la diretta e immediata disponibilità di veicoli a motore, gli organi di polizia procedono inoltre al **ritiro immediato della patente di guida per trenta giorni**.

In via generale, si segnala che le fattispecie di cui al comma 3 trovano attualmente disciplina, in modo frammentato, negli **articoli 128, 186 e 187 del codice vigente**.

In particolare, nella disciplina vigente la sottoposizione a visita medica conseguente alla guida in stato di ebbrezza o dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti, nonché al rifiuto dei relativi accertamenti, è configurata, nelle ipotesi previste dagli articoli 186 e 187, come **atto dovuto del prefetto**. L'articolo 186, commi 7 e 8, e l'articolo 187, commi 6 e 8, prevedono infatti che il prefetto ordini la sottoposizione del conducente a visita medica; analogamente, l'articolo 187, comma 5-*ter*, stabilisce che, quando non sia possibile procedere agli accertamenti analitici e gli accertamenti qualitativi abbiano dato esito positivo, il prefetto **dispone in ogni caso** la visita medica.

L'**articolo 128, comma 1**, richiama la competenza del prefetto nei casi previsti dagli articoli 186 e 187, mentre il comma 1-*sexies* prevede, in via facoltativa, la revisione della patente nei confronti dei soggetti destinatari delle misure amministrative di cui all'articolo 75 del d.P.R. n. 309 del 1990.

Il **comma 3** in esame riunisce tali fattispecie in un'unica disposizione e configura in termini **facoltativi** il potere del prefetto di disporre la visita medica anche nelle ipotesi di cui alle lettere *a)* e *b)*, per le quali la disciplina vigente prevede, nei casi sopra richiamati, l'obbligatorietà della visita. Con specifico riguardo alla lettera *b)*, il carattere facoltativo risulta altresì dall'articolo 32, comma 10, dello schema, secondo cui, in presenza del solo esito positivo degli accertamenti qualitativi, il prefetto «può disporre» la visita medica.

Va tuttavia considerato che l'**articolo 170, comma 12**, dello schema stabilisce che, con l'ordinanza con la quale è disposto il divieto provvisorio di guida per i reati previsti dal medesimo articolo, il prefetto **ordina** al conducente di sottoporsi a visita medica ai sensi dell'articolo 154.

Per i destinatari delle misure amministrative di cui all'**articolo 75 del d.P.R. n. 309 del 1990**, il comma 3, lettera *c)*, subordina inoltre la possibilità di disporre la visita medica alla presenza di **una o più segnalazioni di particolare gravità**, introducendo una condizione non prevista dall'attuale articolo 128, comma 1-*sexies*.

Il **comma 4** prevede che, nei casi di **guida in stato di ebbrezza o dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti, ovvero di rifiuto dei relativi accertamenti**, di cui al comma 3, lettera *a)*, la **revisione** possa essere disposta dal **prefetto** con il medesimo provvedimento con cui è disposto il **divieto provvisorio di guida** di cui all'articolo 162.

Nei casi di cui al comma 3, lettera *c)*, relativi ai destinatari delle misure amministrative previste dall'**articolo 75 del d.P.R. n. 309 del 1990**, il prefetto dispone invece la **revisione** con il provvedimento di cui al comma 4 del medesimo articolo 75.

Anche in questo caso, la disposizione riordina, per le ipotesi connesse alla guida in stato di ebbrezza o dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti, meccanismi attualmente contenuti negli articoli 186 e 187 del codice vigente, coordinandoli con il nuovo istituto del **divieto provvisorio di guida**.

In particolare, il comma 4 individua il **provvedimento** con il quale può essere disposta la revisione nelle ipotesi di cui al comma 3, lettera *a)*, prevedendo che essa possa essere adottata dal prefetto con il medesimo provvedimento con cui è disposto il **divieto provvisorio di guida** di cui all'articolo 162. Per i reati disciplinati dall'articolo 170, peraltro, il comma 12 del medesimo articolo stabilisce che, con l'ordinanza che dispone tale divieto provvisorio, il prefetto **ordina** al conducente di sottoporsi a visita medica.

Per i destinatari delle misure di cui all'articolo 75 del d.P.R. n. 309 del 1990, il secondo periodo del comma riprende invece l'**articolo 128, comma 1-*sexies*, del codice vigente**, prevedendo che il prefetto disponga la revisione con il provvedimento di cui al comma 4 del medesimo articolo 75.

Il **comma 5** prevede che gli **organi di polizia stradale** segnalino agli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o al prefetto gli **accertamenti degli illeciti dai quali deriva la revisione** della patente o di altro titolo abilitativo, anche quando la violazione non sia oggetto di contestazione definita.

I **medici curanti** comunicano invece senza indugio agli uffici competenti del Ministero i casi di **coma** e di **patologie incompatibili con l'idoneità alla guida** di cui al comma 2, lettere *c)* e *d)*.

Il **comma 6** stabilisce che il provvedimento con il quale il titolare della patente o di altro titolo abilitativo è invitato a sottoporsi a visita o ad esame di revisione sia notificato all'interessato secondo le forme previste dall'**articolo 142**.

Per maggiori approfondimenti sul procedimento di notificazione si rinvia alla scheda relativa al **Titolo III, Capo III**.

Si segnala che il **comma 5** riordina e generalizza obblighi di **comunicazione e segnalazione** già presenti nel codice vigente.

In particolare, l'**articolo 128, comma 1-*bis***, pone a carico dei responsabili delle unità di terapia intensiva o di neurochirurgia l'obbligo di comunicare i casi di **coma di durata superiore a quarantotto ore**; il comma 1-*quinquies* del medesimo articolo prevede invece che, quando i medici di cui all'articolo 119, comma 2, accertano, anche in sede di accertamenti medico-legali diversi da quelli finalizzati al rilascio o al rinnovo della patente, la sussistenza di **patologie incompatibili con l'idoneità alla guida**, si proceda secondo il meccanismo previsto dal comma 1-*bis*. Lo schema riconduce entrambe le ipotesi a un obbligo di comunicazione, senza indugio, posto in capo ai **medici curanti**.

Sono inoltre ricondotti a una previsione generale gli obblighi di segnalazione degli **organi di polizia stradale** relativi agli illeciti dai quali deriva la revisione, oggi rinvenibili anche in disposizioni speciali, tra cui l'articolo 186 del codice vigente.

Il **comma 6** è di **nuova introduzione**. La tavola di raffronto qualifica la disposizione come una precisazione di carattere procedurale, volta a individuare espressamente le forme della notificazione del provvedimento con cui il titolare è invitato a sottoporsi a visita o ad esame di revisione.

Il **comma 7**, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 170, comma 12, stabilisce che, se l'interessato non prenota la visita medica o non presenta, entro il termine prescritto, l'istanza per sostenere l'esame di idoneità tecnica, il titolare della patente è sottoposto al **divieto di guida a tempo indeterminato** di cui all'articolo 135, comma 1, lettera *a)*, fino al superamento con esito favorevole dell'esame o della visita.

Il divieto **decorre dal giorno successivo alla scadenza del termine di trenta giorni** previsto dal comma 1, senza necessità dell'adozione di un apposito provvedimento da parte dell'ufficio territorialmente competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o del prefetto, ed è annotato nell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. Al medesimo divieto è sottoposto il titolare che non si presenti alla visita medica o alla prova d'esame di idoneità tecnica tempestivamente prenotate.

La clausola di salvezza riguarda i casi disciplinati dall'**articolo 170, comma 12**, nei quali, qualora il conducente non si sottoponga alla visita medica ordinata dal prefetto in relazione ai reati previsti dal medesimo articolo, il **divieto provvisorio di guida si estende fino all'esito positivo della visita**, senza necessità di un ulteriore provvedimento prefettizio.

La disposizione riprende, con modifiche, l'**articolo 128, comma 2, del codice vigente**, che già prevede l'automatica **sospensione della patente** nei confronti di chi non si sottoponga, nei termini prescritti, agli accertamenti di revisione, fino al loro superamento con esito favorevole, con decorrenza dal giorno successivo alla scadenza del termine e senza necessità di un ulteriore provvedimento.

Lo schema sostituisce la sospensione con il **divieto di guida a tempo indeterminato** e prevede espressamente l'applicazione del medesimo divieto anche al titolare che, pur avendo tempestivamente prenotato la visita medica o la prova d'esame, **non vi si presenti**, ipotesi non espressamente contemplata dall'attuale articolo 128, comma 2.

Quanto al **regime sanzionatorio**, si ricorda che la violazione del divieto di guida a tempo indeterminato di cui all'articolo 135, comma 1, lettera *a)*, cui rinvia il comma 7 in esame, è punita, ai sensi dell'articolo 135, comma 14, e della Tabella 1 di cui all'articolo 121, con la sanzione amministrativa pecuniaria **da 2.000 a 8.000 euro** e con il **divieto di marcia per tre mesi**; in caso di recidiva è previsto il **sequestro del veicolo ai fini della confisca**.

La violazione del **divieto provvisorio di guida** di cui all'articolo 162 è punita, ai sensi del comma 7 del medesimo articolo e della Tabella 1, con la sanzione pecuniaria **da 2.000 a 8.000 euro**, il **divieto di marcia per tre mesi** e il **divieto di guida permanente**; in caso di recidiva è previsto il **sequestro del veicolo ai fini della confisca**.

Il vigente articolo 128, comma 2, prevede invece, per la guida durante il periodo di sospensione, la **sanzione amministrativa pecuniaria da 168 a 678 euro** e la **revoca della patente**. Rispetto a tale disciplina, lo schema **inasprisce sensibilmente la sanzione pecuniaria**, elevandola a un importo compreso tra **2.000 e 8.000 euro**, e non riproduce la revoca della patente per la violazione del divieto di guida a tempo indeterminato, prevedendo invece il **divieto di marcia per tre mesi** e, in caso di recidiva, il **sequestro del veicolo ai fini della confisca**.

Il **comma 8** prevede che, nei casi di guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope di cui all'articolo 170, comma 2, quando sia stata disposta la visita medica ai sensi del comma 3 e questa abbia dato esito

favorevole, la validità della patente **non possa essere superiore a un anno**. Alla successiva conferma, la durata non può eccedere **tre anni** e, alle conferme successive alla seconda, **cinque anni**.

La disposizione riprende l'**articolo 187, comma 6-*quater*, del codice vigente**, che già prevede una durata massima di **un anno** dopo il primo accertamento favorevole, di **tre anni** alla successiva conferma e di **cinque anni** alle conferme successive. Il comma ricolloca pertanto tale disciplina nell'articolo generale dedicato alla revisione della patente di guida e degli altri titoli abilitativi.

La disciplina si applica anche:

- ai titolari di patente rilasciata da **un altro Stato membro dell'Unione europea** che abbiano acquisito la residenza anagrafica in Italia; a tal fine, nel provvedimento con cui sono invitati a sottoporsi a visita o ad esame di revisione è imposto l'obbligo di **convertire la patente di guida in patente italiana** (**comma 9**);
- ai certificati di idoneità alla guida dei **filoveicoli**, per fatti derivanti dalla guida degli stessi (**comma 10**).

La previsione di cui al **comma 9** riprende, con modifiche, l'**articolo 136-*bis*, comma 4, del codice vigente**, che già assoggetta alla disciplina dell'articolo 128 i titolari di patente rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo residenti in Italia. La disciplina vigente prevede tuttavia, prima della revisione, l'alternativa tra **riconoscimento o conversione** della patente; il nuovo comma 9 impone invece la **conversione in patente italiana**.

Si segnala inoltre che il comma 9 fa espresso riferimento ai titolari di patente rilasciata da un **altro Stato membro dell'Unione europea**, mentre il vigente articolo 136-*bis*, comma 4, comprende anche le patenti rilasciate dagli Stati dello **Spazio economico europeo**. Nello schema, peraltro, la disciplina generale sulla conversione continua a riferirsi sia all'Unione europea sia allo Spazio economico europeo.

Il **comma 10** è invece di **nuova introduzione**. Il vigente **articolo 118, comma 9**, estende infatti ai certificati di idoneità alla guida dei filoveicoli le disposizioni relative alla **sospensione e alla revoca** della patente di cui agli articoli 129 e 130, ma non contiene un'analoga previsione generale in materia di **revisione**.

Il **comma 11** prevede che della **revoca della patente militare o di servizio** per incapacità tecnica, accertata a seguito del relativo procedimento di revisione secondo le disposizioni degli ordinamenti interni delle amministrazioni di appartenenza, sia data tempestiva informazione al competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini dell'eventuale adozione di **provvedimenti di revisione** ai sensi del medesimo articolo.

Nel complesso, l'**articolo 154** dello schema opera principalmente un **riordino e una sistematizzazione della disciplina vigente**, attualmente distribuita tra più disposizioni.

Tra le principali previsioni di **nuova introduzione** si segnalano quella relativa alla manifesta incapacità, anche temporanea, del conducente di provvedere a sé stesso (**comma 2, lettera *e)***), la disciplina espressa delle forme della notificazione (**comma 6**) e l'estensione della revisione ai certificati di idoneità alla guida dei filoveicoli (**comma 10**).

Ulteriori modifiche riguardano, tra l'altro, l'introduzione del termine di **trenta giorni** di cui al comma 1, il requisito delle segnalazioni di particolare gravità per i destinatari delle misure di cui all'articolo 75 del d.P.R. n. 309 del 1990, la modifica dei soggetti tenuti alle comunicazioni sanitarie, la sostituzione della sospensione con il **divieto di guida**, l'obbligo di conversione delle patenti unionali e il raccordo con la revoca delle **patenti militari o di servizio** di cui al comma 11.

L'**articolo 155** (*Sospensione e revoca dei documenti di guida e dei titoli abilitativi e dei documenti di circolazione per mancanza di requisiti*) disciplina, al **comma 1**, la **revoca della patente di guida e di ogni altro titolo abilitativo rilasciato in Italia**.

Fuori dai casi di cui all'articolo 135, la revoca è **sempre disposta** dagli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quando il titolare:

- **non possiede**, con carattere permanente, i **requisiti fisici e psichici** prescritti;
- **non risulta più idoneo** all'esito della revisione effettuata ai sensi dell'articolo 154;
- ha ottenuto la **sostituzione** della propria patente con altra rilasciata da uno Stato estero.

Il **comma 2** disciplina i casi in cui gli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, fuori dai casi di cui all'articolo 135 e fatto salvo quanto diversamente previsto dall'articolo 170, comma 12, **dispongono la sospensione a tempo indeterminato** della patente di guida o di ogni altro titolo abilitativo rilasciato in Italia.

In particolare, la sospensione è disposta quando, in sede di **accertamento sanitario** effettuato ai fini della conferma di validità o della revisione, risulti la **temporanea perdita dei requisiti fisici e psichici** prescritti.

L'ultimo periodo del comma specifica che la sospensione permane fino a quando l'interessato non produca la certificazione della commissione medica locale attestante il **recupero dei prescritti requisiti psicofisici**.

La **revoca della patente di guida** comporta anche la revoca della **carta di qualificazione del conducente (CQC)** o del **certificato di abilitazione professionale (CAP)** di tipo KA o KB (**comma 3**).

Nello schema in esame la CQC e il CAP rientrano tra i documenti di qualificazione professionale richiesti, nei casi previsti, in aggiunta alla patente di guida. La CQC è prescritta, in conformità alla disciplina dell'Unione europea come recepita nell'ordinamento interno, per i titolari di patente delle categorie C1, C1E, C e CE ai fini del **trasporto di cose** e D1, D1E, D e DE ai fini del **trasporto di persone**. Il CAP è richiesto ai conducenti di età non inferiore a ventuno anni adibiti ai servizi di **taxi** e di **noleggio con conducente**: è di tipo KA quando per la guida del veicolo è richiesta la patente di categoria A1, A2 o A e di tipo KB quando è richiesta la patente di categoria B1 o B.

Il comma 3 riprende, con una modifica, l'**articolo 23, comma 3, del decreto legislativo n. 286 del 2005**, che già prevede, in caso di revoca della patente di guida, la revoca della CQC o del certificato di abilitazione professionale di tipo **KB**. Lo schema estende espressamente tale conseguenza anche al certificato di tipo **KA**.

Più in generale, lo schema riordina la disciplina dei titoli di qualificazione professionale nell'articolo 174 e negli allegati del nuovo codice. Tra le previsioni ulteriori, l'articolo 174, comma 12, consente ai titolari delle patenti superiori che abbiano iniziato un corso di qualificazione iniziale ordinario di applicare, per una sola volta, le disposizioni sul possesso della CQC soltanto decorso **un anno dall'inizio del corso**.

Per maggiori approfondimenti si rinvia alla scheda relativa al **Titolo V, Capo I**.

Il **comma 4** disciplina la **revoca dell'immatricolazione in Italia di un veicolo**. In particolare, fuori dai casi di cui all'articolo 131, l'immatricolazione è sempre revocata dagli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quando, a seguito di visita di revisione, il veicolo sia ritenuto **non più idoneo a circolare** ovvero quando vengano meno i **requisiti amministrativi** che ne avevano consentito l'immatricolazione

Ai sensi del **comma 5**, i provvedimenti con cui sono adottate le misure di cui ai commi 1, 2 e 3 sono **notificati** agli interessati nelle forme previste dall'articolo 142. Il provvedimento di **revoca dell'immatricolazione** di cui al comma 4 è in ogni caso notificato al **proprietario del veicolo**, anche quando questo non sia nella sua disponibilità.

Il **comma 6** ammette il **ricorso gerarchico al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** avverso i provvedimenti con cui sono adottate le misure di cui al comma 1, lettere *b)* e *c)*, e ai commi 2, 3 e 4. Il

Ministro decide con proprio decreto, che è comunicato all'interessato e ai competenti uffici del Ministero per gli adempimenti conseguenti; in caso di accoglimento del ricorso, il documento è restituito all'interessato.

Nei casi indicati dal **comma 1**, cessati i motivi che avevano determinato la revoca della patente di guida, l'interessato, purché in possesso dei requisiti psichici e fisici previsti per la conferma di validità, può conseguire, previo superamento dell'esame, una **patente di categoria non superiore** a quella di cui era titolare in precedenza. In tali casi non si applicano i criteri di propedeuticità previsti per il conseguimento delle patenti delle categorie C, D ed E; le limitazioni di guida previste per i neopatentati si applicano con riferimento alla data di rilascio della patente revocata (**comma 7**).

Le disposizioni dell'articolo si applicano anche ai **certificati di idoneità alla guida dei filoveicoli**, per fatti derivanti dalla guida degli stessi (**comma 8**).

L'**articolo 155** dello schema riprende, con modifiche, gli **articoli 129 e 130** e l'**articolo 118, comma 9, del codice vigente**, nonché l'**articolo 23, comma 3, del decreto legislativo n. 286 del 2005**, recante disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore.

Tra le principali **modifiche** si segnalano:

- l'estensione al certificato di abilitazione professionale di tipo **KA** degli effetti della revoca della patente, attualmente previsti per la carta di qualificazione del conducente e per il certificato di tipo **KB** (**comma 3**);
- la **revoca dell'immatricolazione del veicolo** (**comma 4**), di nuova introduzione, volta, secondo la tavola di raffronto, a garantire una maggiore sicurezza della circolazione nei casi in cui, a seguito della revisione, il veicolo presenti gravi irregolarità; la disposizione opera anche quando vengano meno i **requisiti amministrativi** che ne avevano consentito l'immatricolazione;
- la previsione, anch'essa di **nuova introduzione**, delle modalità di notificazione dei provvedimenti (**comma 5**).

È inoltre modificato il **regime dei ricorsi**. L'articolo 129, comma 4, del codice vigente qualifica come **definitivo** il provvedimento di sospensione della patente conseguente alla perdita temporanea dei requisiti fisici e psichici; il **comma 6** dello schema ammette invece avverso tale provvedimento il **ricorso gerarchico al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, estendendo tale rimedio anche ai provvedimenti di cui ai commi 3 e 4.

Resta invece **esclusa dal ricorso gerarchico** la revoca conseguente alla perdita, con carattere permanente, dei requisiti fisici e psichici di cui al comma 1, lettera *a)*, in continuità con quanto previsto dall'**articolo 130, comma 2-*bis*, del codice vigente**, che qualifica tale provvedimento come definitivo. Per le altre ipotesi di revoca di cui al comma 1, il vigente articolo 130, comma 2-*bis*, già ammette il ricorso al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

L'**articolo 156** *(Provvedimenti per mancanza dei requisiti soggettivi per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di biciclette a pedalata assistita)* reca due distinti ordini di disposizioni. Il primo riguarda i **provvedimenti conseguenti alla sopravvenuta mancanza dei requisiti soggettivi** richiesti per il conseguimento della **patente di guida**; il secondo disciplina l'**interdizione dalla conduzione delle biciclette a pedalata assistita e dei cicli a propulsione**.

L'articolo riprende, con modifiche, la disciplina attualmente contenuta nell'**articolo 120, commi 2, 3, 4 e 6-*bis*, del codice della strada**, introducendo inoltre una specifica disciplina applicabile ai titolari di patente **rilasciata all'estero**. La relazione tecnica qualifica l'intervento, nel suo complesso, come operante in linea di continuità con l'assetto normativo vigente.

Rispetto al citato articolo 120, le principali modifiche recate dall'articolo 156 dello schema riguardano:

- la configurazione espressamente **discrezionale** del potere prefettizio di revoca, prevedendo che il prefetto «può disporre» la revoca, in luogo della formulazione vigente secondo cui il prefetto «provvede» alla revoca (**comma 1**); la tavola di raffronto qualifica espressamente tale modifica come volta a introdurre la natura discrezionale del provvedimento prefettizio;
- l'inclusione delle **misure di sicurezza personali**, oltre alle misure di prevenzione e alle sentenze di condanna indicate dalla norma, nel limite temporale di tre anni oltre il quale la revoca non può essere disposta (**comma 1, ultimo periodo**);
- l'espresso riferimento, nel divieto di conseguire una nuova patente nei tre anni successivi alla revoca, anche al conseguimento mediante **conversione di una patente rilasciata all'estero** (**comma 2**);
- l'estensione dell'interdizione dalla conduzione, oggi riferita ai velocipedi a pedalata assistita, anche ai **cicli a propulsione** (**comma 3**);
- l'introduzione di una disciplina specifica per i titolari di **patente rilasciata all'estero**, ai quali, in luogo della revoca, si applica un **divieto permanente di guida** per tutto il periodo corrispondente alla revoca (**comma 4**); la tavola di raffronto qualifica tale previsione come di nuova introduzione;
- la modifica della disciplina dei ricorsi, attribuendo al **Ministro dell'interno** la decisione sui ricorsi avverso i provvedimenti prefettizi di cui ai commi 1, 2 e 3, da adottare con proprio decreto entro sessanta giorni, mentre il vigente articolo 120, comma 4, prevede la decisione del Ministro dell'interno **di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** (**comma 5**);
- l'innalzamento da **7.000 a 8.000 euro** del limite massimo della sanzione amministrativa pecuniaria per la violazione dell'interdizione dalla conduzione: il vigente articolo 120, comma 6-*bis*, prevede infatti una

sanzione da **2.000 a 7.000 euro**, mentre la Tabella 1 dello schema stabilisce una sanzione da **2.000 a 8.000 euro**, ferma la **confisca del veicolo**.

In particolare, il **comma 1** prevede che, fuori dai casi di cui all'articolo 135 e fermo restando quanto previsto dall'articolo 75, comma 1, lettera *a)*, del d.P.R. 9 ottobre 1990, n. 309, il prefetto **possa disporre la revoca della patente di guida rilasciata in Italia** nei confronti di coloro che, successivamente al rilascio, vengano a trovarsi nelle **condizioni soggettive ostative al conseguimento della patente** previste dall'articolo 175 dello schema.

La disposizione opera, anzitutto, **fuori dai casi di cui all'articolo 135** dello schema, vale a dire al di fuori delle ipotesi nelle quali trovano applicazione le **sanzioni amministrative accessorie riguardanti il divieto di guida** di veicoli per i quali è richiesta la patente. Il **comma 1** delimita pertanto l'ambito applicativo della revoca per sopravvenuta perdita dei requisiti soggettivi rispetto al distinto sistema delle sanzioni accessorie disciplinato dall'articolo 135.

È inoltre fatto salvo quanto previsto dall'articolo 75, comma 1, lettera *a)*, del d.P.R. n. 309 del 1990, relativo alle conseguenze amministrative dell'illecita importazione, esportazione, acquisto, ricezione o detenzione di sostanze stupefacenti o psicotrope **per uso personale**. Tra le misure applicabili, la lettera *a)* prevede la **sospensione della patente di guida, del certificato di abilitazione professionale per la guida di motoveicoli e del certificato di idoneità alla guida di ciclomotori, ovvero il divieto di conseguirli, per un periodo fino a tre anni**.

Ai sensi dell'**articolo 175, comma 1, dello schema**, non possono conseguire la patente:

- i delinquenti abituali, professionali o per tendenza che non abbiano ottenuto la riabilitazione;
- coloro che sono o sono stati sottoposti a **misure di sicurezza personali** o alle misure di prevenzione previste dal decreto legislativo n. 159 del 2011, ad eccezione di quella di cui all'articolo 2 del medesimo decreto, e che non abbiano ottenuto la prescritta riabilitazione;
- coloro che siano stati condannati, anche con sentenza di applicazione della pena su richiesta delle parti, per i reati di cui agli articoli 73 e 74 del d.P.R. n. 309 del 1990 e non abbiano ottenuto la riabilitazione;
- per tutta la durata del relativo divieto, i destinatari della misura di cui all'articolo 75, comma 1, lettera *a)*, del medesimo d.P.R. n. 309 del 1990.

L'**ultimo periodo del comma 1** specifica che la revoca non può essere disposta se sono trascorsi più di **tre anni** dalla data di applicazione delle **misure di sicurezza personali** o delle **misure di prevenzione**, ovvero dalla data del passaggio in giudicato della sentenza di condanna per i reati indicati dall'articolo 175, comma 1.

Il **comma 1** riprende, con modifiche, il contenuto dell'**articolo 120, comma 2, del codice vigente**, che già disciplina la revoca della patente quando le condizioni soggettive ostative al conseguimento del titolo intervengano successivamente al suo rilascio.

La modifica di maggiore rilievo consiste nella configurazione espressamente **discrezionale** del provvedimento prefettizio: mentre il testo vigente stabilisce che il prefetto «provvede» alla revoca, lo schema dispone che il prefetto **«può disporre»** la revoca. La tavola di raffronto riconduce espressamente tale modifica all'esigenza di adeguare la disciplina alla giurisprudenza della Corte costituzionale, che **in più occasioni ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 120 nella parte in cui prevedeva il carattere automatico della revoca in determinate fattispecie**. Per approfondimenti si rinvia all'apposita scheda (v. *sub*).

Rispetto al vigente articolo 120, comma 2, viene inoltre espressamente incluso, ai fini del limite temporale di **tre anni** entro il quale può essere disposta la revoca, il riferimento alle **misure di sicurezza personali**: il testo vigente menziona le misure di prevenzione e il passaggio in giudicato delle sentenze di condanna, mentre lo schema estende espressamente il medesimo limite temporale anche alle misure di sicurezza personali.

È inoltre precisato che la revoca riguarda la patente **rilasciata in Italia**, previsione che si coordina con il diverso regime stabilito dal comma 4 per i titolari di patente rilasciata all'estero.

Il **comma 2** stabilisce che il destinatario del provvedimento di revoca non possa conseguire una nuova patente di guida, **neanche mediante conversione di una patente rilasciata all'estero**, prima che siano trascorsi **tre anni** dalla revoca. Decorso tale periodo, il conseguimento di una nuova patente resta comunque subordinato all'assenza delle situazioni preclusive al rilascio previste dall'articolo 175.

La disposizione riprende l'**articolo 120, comma 3, del codice vigente**, che già vieta al destinatario della revoca di conseguire una nuova patente prima del decorso di almeno tre anni e subordina comunque il nuovo rilascio al venir meno delle condizioni soggettive ostative.

Rispetto alla disciplina vigente, lo schema precisa espressamente che il divieto triennale riguarda anche il conseguimento della patente **mediante conversione di un titolo rilasciato all'estero** e sostituisce il rinvio alle condizioni preclusive previste dall'articolo 120, comma 1, con quello al nuovo **articolo 175**, nel quale tali condizioni sono ricollocate.

Il **comma 3** disciplina l'ulteriore misura dell'**interdizione dalla conduzione delle biciclette a pedalata assistita e dei cicli a propulsione**. In particolare, nei confronti dei soggetti privi dei requisiti soggettivi richiesti per il rilascio della patente, tale interdizione può essere disposta:

- **dal giudice**, con la **sentenza di condanna** o con l'applicazione di una misura di **sicurezza o di prevenzione**;
- **dal prefetto**, in occasione dell'irrogazione dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera *a)*, e 75-*bis*, comma 1, lettera *f)*, del d.P.R. n. 309 del 1990.

Restano in ogni caso salvi gli effetti di eventuali **provvedimenti riabilitativi**. Il prefetto può inoltre disporre l'interdizione anche in caso di adozione di un **provvedimento di revoca della patente**.

La disposizione riprende l'**articolo 120, comma 6-*bis*, del codice vigente**, che già consente al giudice e al prefetto, nelle corrispondenti fattispecie, di disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita e consente al prefetto di applicare tale misura anche contestualmente al provvedimento di revoca della patente. La principale modifica consiste nell'**estensione dell'interdizione ai cicli a propulsione**, che si aggiungono alle biciclette a pedalata assistita contemplate dalla disciplina vigente.

Il testo vigente precisa inoltre che, per i soggetti destinatari dei divieti previsti dagli articoli 75 e 75-*bis* del d.P.R. n. 309 del 1990, l'interdizione opera **per tutta la durata dei predetti divieti**; tale precisazione non è espressamente riprodotta nel nuovo comma 3.

Il vigente articolo 120, comma 6-*bis*, reca inoltre sia il rinvio alla disciplina del ricorso amministrativo sia la sanzione applicabile in caso di violazione dell'interdizione. Nello schema, il ricorso avverso i provvedimenti prefettizi è disciplinato autonomamente dal **comma 5 dell'articolo 156**, mentre la Tabella 1 di cui all'articolo 121 prevede, per la violazione del divieto di conduzione delle biciclette a pedalata assistita da parte di persona interdetta dal giudice o dal prefetto, la sanzione amministrativa pecuniaria **da 2.000 a 8.000 euro** e la **confisca del veicolo**. Il vigente articolo 120, comma 6-*bis*, prevede invece una sanzione da **2.000 a 7.000 euro**, oltre alla confisca del mezzo.

Il **comma 4**, qualificato dalla tavola di raffronto come **previsione di nuova introduzione**, estende le disposizioni dei primi tre commi anche ai titolari di **patente rilasciata all'estero**. In tali casi, in luogo della revoca si applica un **divieto permanente di guida per tutto il periodo di durata della revoca**.

Secondo la tavola di raffronto, la disposizione è finalizzata ad evitare che il possesso di una patente non italiana impedisca l'applicazione della misura prevista nei confronti del titolare che venga a trovarsi nelle condizioni soggettive ostative disciplinate dall'articolo.

Il **comma 5** prevede, infine, che avverso i provvedimenti di cui ai commi 1, 2 e 3 adottati dal prefetto sia ammesso ricorso al **Ministro dell'interno**, che decide con proprio decreto entro **sessanta giorni**.

La disposizione riprende l'**articolo 120, comma 4, del codice vigente**, che ammette il **ricorso al Ministro dell'interno** avverso i provvedimenti di **diniego** e di **revoca** e, per effetto del rinvio contenuto nel comma 6-*bis*, anche avverso il provvedimento prefettizio di interdizione dalla conduzione delle biciclette a pedalata assistita.

Rispetto alla disciplina vigente, il **comma 5** elimina, per i provvedimenti disciplinati dall'articolo 156, la previsione secondo cui il Ministro dell'interno decide **di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**: nello schema, la decisione è attribuita al solo Ministro dell'interno, che provvede con proprio decreto entro sessanta giorni.

Tale modifica si coordina con la distinta disciplina del **diniego originario del rilascio della patente**, ora contenuta nell'articolo 175. Ai sensi del comma 5 di tale articolo, il provvedimento di diniego è adottato dal competente Ufficio provinciale della Motorizzazione civile sulla base della comunicazione della prefettura e, avverso tale provvedimento, è ammesso ricorso al **Ministro dell'interno**, che decide entro sessanta giorni **di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**.

Lo schema distingue pertanto il regime dei ricorsi relativi ai provvedimenti conseguenti alla **sopravvenuta perdita dei requisiti soggettivi**, disciplinati dall'articolo 156, da quello relativo al **diniego originario del rilascio della patente**, disciplinato dall'articolo 175.

• ***La giurisprudenza costituzionale sulla revoca della patente per mancanza dei requisiti soggettivi***

Con riferimento alla **discrezionalità prefettizia** nell'esercizio del **potere di revoca** della patente, appare opportuno richiamare i principi affermati dalla Corte costituzionale in materia.

Con la **sentenza n. 22 del 2018**, la Corte costituzionale ha dichiarato l'illegittimità dell'**articolo 120, comma 2, del codice vigente**, nella parte in cui, con riguardo alla condanna per i reati in materia di sostanze stupefacenti di cui agli articoli 73 e 74 del **d.P.R. n. 309 del 1990**, intervenuta successivamente al rilascio della patente, disponeva che il **prefetto «provvede», anziché «può provvedere»**, alla revoca della patente. La Corte ha censurato l'automatismo della misura per violazione dei principi di eguaglianza, proporzionalità e ragionevolezza di cui all'articolo 3 della Costituzione. Ha rilevato, in particolare, che la disposizione ricollegava automaticamente il medesimo effetto a una pluralità di fattispecie non omogenee, potendo la condanna riguardare reati di diversa, anche lieve, entità e assai risalenti nel tempo.

La Corte ha inoltre ravvisato un ulteriore profilo di irragionevolezza nel raffronto con l'**articolo 85 del d.P.R. n. 309 del 1990**, che attribuisce al giudice penale la facoltà, e non l'obbligo, di disporre il ritiro della patente per un periodo non superiore a tre anni. Pur operando le due misure su piani diversi e rispondendo a differenti finalità, la Corte ha ritenuto contraddittorio che, in relazione al medesimo fatto di reato, il giudice penale potesse valutare

discrezionalmente l'opportunità del ritiro della patente, mentre il prefetto fosse tenuto a disporne la revoca.

Con la medesima sentenza la Corte, richiamando la giurisprudenza della Corte di cassazione (*ex multis*, Sezioni unite civili, sentenza n. 10406 del 2014), ha chiarito che la revoca prevista dall'articolo 120 **non ha natura sanzionatoria**, né costituisce conseguenza accessoria della violazione di una disposizione in materia di circolazione stradale, ma rappresenta la constatazione della sopravvenuta **insussistenza dei requisiti morali** prescritti per il conseguimento del titolo di guida. Su tale presupposto, la Corte ha dichiarato non fondata la questione relativa all'applicazione della revoca in presenza di condanne intervenute successivamente all'entrata in vigore della **legge n. 94 del 2009**, ancorché riferite a reati commessi anteriormente, escludendo che la misura avesse natura punitiva tale da porre un problema di retroattività della sanzione.

Con la **sentenza n. 24 del 2020**, l'illegittimità del carattere automatico della revoca è stata estesa all'ipotesi dei soggetti sottoposti a **misure di sicurezza personali**. La Corte ha osservato che tali misure costituiscono fattispecie eterogenee per contenuto e durata e che, ove non detentive, sono compatibili con l'utilizzazione della patente. Ha inoltre rilevato che l'irrogazione delle misure di sicurezza è **individualizzata** quanto al tipo di misura, alla durata e alle prescrizioni da osservare, sicché la revoca automatica della patente impediva di valutare, caso per caso, la coerenza della revoca con le esigenze personali, familiari e lavorative del destinatario e con la funzione della misura concretamente applicata.

La Corte ha altresì rilevato la contraddizione tra il potere del magistrato di sorveglianza, il quale, nel disporre la misura di sicurezza, può consentire all'interessato di continuare a fare uso della patente, e l'obbligo del prefetto di revocare comunque il titolo. Anche in questo caso è stata pertanto dichiarata l'illegittimità dell'articolo 120, comma 2, nella parte in cui disponeva che il prefetto «provvede», anziché «può provvedere», alla revoca.

Con la successiva **sentenza n. 99 del 2020**, la Corte ha dichiarato costituzionalmente illegittimo il medesimo comma 2 nella parte in cui prevedeva la **revoca automatica** nei confronti dei soggetti che sono o sono stati sottoposti a **misure di prevenzione** ai sensi del **d.lgs. n. 159 del 2011**. La Corte ha posto in evidenza l'eterogeneità delle situazioni di pericolosità sociale cui le misure di prevenzione possono riferirsi e la diversa natura e modulabilità delle misure applicabili, ritenendo irragionevole che a tali differenti situazioni fosse automaticamente ricollegata la medesima conseguenza amministrativa della revoca della patente.

La sentenza ha inoltre precisato che il carattere non più automatico e vincolato del provvedimento prefettizio non comporta un **riesame della pericolosità sociale** dell'interessato, già oggetto della valutazione dell'autorità competente. La discrezionalità riguarda, invece, la verifica della **necessità o opportunità della revoca della patente** in relazione alla specifica misura di prevenzione applicata nel caso concreto, anche al fine di non contraddire l'eventuale finalità di inserimento del soggetto nel circuito lavorativo perseguita dalla misura stessa.

Il superamento dell'automatismo non determina, pertanto, il venir meno della condizione soggettiva ostativa prevista dalla legge, ma impone che l'**adozione della revoca** sia preceduta da una **valutazione amministrativa del caso concreto**

La giurisprudenza costituzionale ha, peraltro, mantenuto **distinta** la disciplina della revoca sopravvenuta di una patente **già posseduta** da quella del **diniego originario** del rilascio del titolo.

Con la **sentenza n. 80 del 2019**, la Corte ha dichiarato non fondate le questioni concernenti il carattere automatico del diniego della patente previsto dall'articolo 120, comma 1, nei confronti dei condannati per i reati in materia di stupefacenti. Ha escluso che le ragioni poste a fondamento della sentenza n. 22 del 2018 fossero riferibili anche al diniego, rilevando, in particolare, che:

- il diniego riflette una condizione ostativa che opera **a monte del conseguimento del titolo** e non incide su una posizione già acquisita dall'interessato;
- nel caso del diniego non ricorre la contraddizione tra l'obbligatorietà del provvedimento amministrativo e la facoltatività della misura del ritiro adottabile dal giudice penale;
- la diversa gravità del reato, unitamente alla condotta successiva del condannato, può assumere rilievo ai fini del conseguimento della **riabilitazione**, che restituisce all'interessato la possibilità di richiedere la patente.

L'orientamento è stato ribadito con l'**ordinanza n. 81 del 2020**, che ha dichiarato manifestamente infondate questioni sostanzialmente coincidenti relative al diniego automatico nei confronti dei condannati per i reati di cui agli articoli 73 e 74 del d.P.R. n. 309 del 1990.

La distinzione è stata ulteriormente confermata dalla **sentenza n. 152 del 2021**, con la quale la Corte ha dichiarato non fondate le questioni inerenti al **carattere automatico del diniego** di rilascio della patente nei confronti dei soggetti che sono, o sono stati, sottoposti a misure di prevenzione e dei condannati per i reati di cui agli articoli 73 e 74 del **d.P.R. n. 309 del 1990**. La Corte ha rilevato la presenza di significativi elementi differenziali tra il diniego di un titolo non ancora acquisito e la revoca di un titolo già conseguito. Con riguardo alle misure di prevenzione, ha richiamato anche la possibilità di conseguire la riabilitazione prevista dall'**articolo 70 del d.lgs. n. 159 del 2011**, dalla quale consegue la cessazione degli effetti pregiudizievoli connessi alla misura. La Corte ha tuttavia ritenuto **auspicabile un migliore coordinamento sistematico** delle distinte fattispecie, alla luce delle modifiche derivanti dalle proprie precedenti decisioni.

Le richiamate **pronunce costituzionali non hanno quindi dichiarato in via generale l'illegittimità di ogni automatismo** relativo ai requisiti soggettivi necessari per conseguire la patente. Esse hanno invece progressivamente eliminato il **carattere automatico e vincolato della revoca prefettizia** prevista dall'articolo 120, comma 2, con riferimento alle specifiche fattispecie sottoposte all'esame della Corte: la sopravvenuta condanna per i reati di cui agli articoli 73 e 74 del d.P.R. n. 309 del 1990, la sottoposizione a misure di sicurezza personali e la sottoposizione, anche in precedenza, a misure di prevenzione.

Sotto questo profilo, l'**articolo 156** dello schema opera un riordino sistematico della disciplina risultante dalle richiamate pronunce, stabilendo espressamente che il prefetto «**può disporre**» la revoca della patente nei confronti di chi, successivamente al rilascio, venga a trovarsi nelle condizioni soggettive che impediscono il conseguimento della patente ai sensi dell'articolo 175.

La stessa tavola di raffronto evidenzia che, rispetto al codice vigente, viene introdotta la **natura discrezionale del provvedimento prefettizio di revoca**, richiamando espressamente le sentenze della Corte costituzionale n. 22 del 2018, n. 24 del 2020 e n. 99 del 2020.

L'**articolo 157** (*Revisione straordinaria dei veicoli*) disciplina la **revisione straordinaria dei veicoli**, riordinando la disciplina attualmente contenuta, in particolare, nell'**articolo 80, commi 5 e 7, del codice vigente** e introducendo specifiche disposizioni di carattere procedurale relative all'adozione e alla notificazione del provvedimento di revisione, nonché agli effetti della mancata sottoposizione del veicolo alla revisione o della mancata prenotazione della stessa nei termini prescritti.

La relazione tecnica precisa che la disposizione opera **in linea di continuità con l'assetto normativo vigente** e che le attività di segnalazione da parte degli organi di polizia, di adozione dei provvedimenti di revisione, di effettuazione degli accertamenti tecnici e di aggiornamento degli archivi sono già riconducibili a procedimenti previsti dalla normativa vigente e svolti mediante strutture e strumenti già disponibili.

In particolare, il **comma 1** stabilisce che, in occasione delle attività di rilievo dei sinistri stradali ovvero dell'accertamento di violazioni, gli organi di polizia stradale segnalino agli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la presenza, nei **veicoli immatricolati in Italia**, di danni, alterazioni, manomissioni o comunque di situazioni di inefficienza riguardanti le **caratteristiche costruttive e funzionali** e i dispositivi di equipaggiamento **essenziali per la sicurezza del veicolo**.

Ferma restando l'applicazione delle sanzioni amministrative previste per le violazioni accertate, la medesima segnalazione è espressamente prescritta anche quando:

- veicoli muniti di **certificato ATP**, relativo ai veicoli destinati al trasporto di merci deperibili, o di certificato di approvazione per il **trasporto di merci pericolose** circolino con il certificato di validità scaduto;
- veicoli alimentati a **GPL, gas naturale liquefatto (LNG) o metano** circolino con le relative bombole non sottoposte a revisione entro i termini prescritti.

La disposizione riprende e amplia l'**articolo 80, comma 7, del codice vigente**. Quest'ultimo contempla specificamente il caso dell'incidente stradale nel quale un

veicolo a motore o un rimorchio abbia riportato **gravi danni tali da far sorgere dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione** e impone agli organi di polizia stradale intervenuti per i rilievi di informarne l'ufficio competente della Motorizzazione ai fini dell'adozione del provvedimento di revisione singola. Lo schema conferma tale meccanismo, ampliandone tuttavia l'ambito di applicazione.

Rispetto alla disciplina vigente, il **comma 1** amplia anzitutto le circostanze nelle quali opera l'obbligo di segnalazione, che non è più circoscritto ai **gravi danni derivanti da un incidente stradale**, ma opera anche in occasione dell'**accertamento di violazioni** e comprende espressamente danni, alterazioni, manomissioni e altre situazioni di inefficienza riguardanti le **caratteristiche costruttive e funzionali e i dispositivi di equipaggiamento essenziali per la sicurezza del veicolo**. Sono inoltre individuate due specifiche fattispecie di segnalazione relative, rispettivamente, alla circolazione con **certificato ATP o certificato di approvazione per il trasporto di merci pericolose scaduto** e alla circolazione di veicoli alimentati a **GPL, LNG o metano con le relative bombole non revisionate entro i termini prescritti**.

Il **comma 2**, fuori dai casi disciplinati dal comma 1, attribuisce agli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il potere di **ordinare, in qualsiasi momento, la revisione di singoli veicoli**, anche su segnalazione degli organi di polizia stradale, qualora sorgano dubbi sulla persistenza dei prescritti requisiti di **sicurezza, rumorosità e inquinamento**.

La disposizione riproduce, nella sostanza, l'**articolo 80, comma 5, del codice vigente**, che già attribuisce agli uffici della Motorizzazione il medesimo potere, esercitabile anche su segnalazione degli organi di polizia stradale. Il comma presenta pertanto carattere prevalentemente di **riordino e aggiornamento terminologico**, senza incidere sul nucleo sostanziale della disciplina vigente.

Il **comma 3**, qualificato dalla tavola di raffronto come **previsione di nuova introduzione di carattere procedurale**, stabilisce che, nei casi contemplati dal comma 1, gli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **dispongano la revisione straordinaria** con apposito **provvedimento**, da notificare al proprietario del veicolo nelle forme di cui all'articolo 142 dello schema, recante la disciplina generale delle notificazioni e comunicazioni.

Rispetto al vigente **articolo 80, comma 7**, che prevede la comunicazione degli organi di polizia all'ufficio della Motorizzazione ai fini dell'adozione del provvedimento di revisione singola, il nuovo comma 3 disciplina espressamente la **fase successiva alla segnalazione**, individuando il provvedimento di revisione e le relative modalità di notificazione.

L'**ultimo periodo del comma 3** specifica inoltre che gli uffici ministeriali possono autorizzare l'effettuazione della revisione anche presso le **officine autorizzate ai sensi dell'articolo 235**.

Si ricorda che il richiamato **articolo 235** dello schema reca la disciplina generale della revisione dei veicoli e prevede che le **revisioni periodiche** possano essere effettuate, oltre che dagli uffici ministeriali, dai **centri di controllo privati autorizzati**, costituiti da imprese di autoriparazione ovvero, alle condizioni previste dalla disposizione, da consorzi e società consortili.

Il medesimo articolo 235, al comma 9, mantiene tuttavia in capo agli uffici del Ministero la competenza per la **revisione straordinaria** dei veicoli soggetti a revisione periodica. La previsione dell'articolo 157, comma 3, consente quindi che, nei casi ivi disciplinati, l'**esecuzione dell'accertamento tecnico** possa essere autorizzata dall'ufficio competente anche presso strutture private autorizzate, ferma restando in capo all'amministrazione ministeriale l'adozione del provvedimento di revisione straordinaria.

Per ulteriori approfondimenti si rinvia alla scheda relativa al **Titolo V, Capo VII**.

Il **comma 4**, anch'esso qualificato dalla tavola di raffronto come **previsione di nuova introduzione**, disciplina gli effetti dell'**inottemperanza all'ordine di revisione**. Il proprietario è tenuto a sottoporre il veicolo alla visita entro il termine indicato nel relativo provvedimento, decorrente dalla data della sua notificazione. Qualora non sottoponga il veicolo alla visita o non provveda alla prenotazione della revisione entro i termini prescritti, il veicolo **non può circolare sul territorio nazionale fino al superamento, con esito favorevole, degli accertamenti richiesti**.

Il divieto decorre **automaticamente dal giorno successivo alla scadenza del termine** indicato per sottoporsi alla revisione, senza necessità dell'adozione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici ministeriali o del prefetto, ed è annotato nell'**Archivio nazionale dei veicoli**. Il comma precisa inoltre che il divieto concorre con eventuali ulteriori sanzioni accessorie riguardanti il veicolo, che in ogni caso prevalgono sul medesimo.

Secondo la tavola di raffronto, la nuova disposizione **ricalca il contenuto della sospensione dalla circolazione, semplificandone il relativo procedimento**. Il riferimento è, in particolare, al meccanismo previsto dall'**articolo 80, comma 14, del codice vigente**, in base al quale, quando viene accertata la circolazione con un veicolo non presentato alla prescritta revisione, l'organo accertatore annota sul documento di circolazione la sospensione del veicolo dalla circolazione fino all'effettuazione della revisione. In tale situazione è consentita la circolazione esclusivamente al fine di recarsi presso il competente ufficio o presso uno dei soggetti autorizzati per l'effettuazione della revisione.

Pertanto, nel sistema vigente la sospensione dalla circolazione consegue all'**accertamento della circolazione di un veicolo non presentato alla prescritta revisione** e richiede l'intervento dell'organo accertatore. Nel nuovo articolo 157, invece, il divieto consegue direttamente all'**inosservanza del termine fissato nell'ambito del procedimento di revisione straordinaria**, decorre dal giorno successivo alla relativa scadenza senza necessità di un ulteriore provvedimento ed è annotato nell'Archivio nazionale dei veicoli.

Si segnala, peraltro, un possibile **difetto di coordinamento** nel comma 4: il primo periodo fa riferimento ai termini indicati nel «**provvedimento di cui al comma 2**», mentre il provvedimento di revisione straordinaria, con la relativa notificazione al proprietario, è disciplinato dal **comma 3**. Inoltre, il terzo periodo richiama il termine indicato nell'«**invito a sottoporsi a revisione**», senza che tale atto risulti autonomamente individuato nei commi precedenti.

Quanto al **regime sanzionatorio**, la Tabella 1 di cui all'articolo 121 dello schema prevede, per la violazione del divieto di circolazione conseguente alla mancata sottoposizione del veicolo alla visita di revisione o alla mancata prenotazione della stessa nei termini prescritti, la sanzione amministrativa pecuniaria da **2.000 a 8.000 euro**, accompagnata dal **divieto di marcia per novanta giorni**, senza decurtazione di punti.

A fini comparativi, il vigente **articolo 80, comma 14**, per la **circolazione con un veicolo già sospeso dalla circolazione in attesa della revisione**, prevede la sanzione amministrativa pecuniaria da **1.998 a 7.993 euro** e il **fermo amministrativo del veicolo per novanta giorni**; in caso di reiterazione delle violazioni è inoltre prevista la **confisca amministrativa del veicolo**.

Il nuovo regime reca dunque importi sostanzialmente riallineati e arrotondati, sostituendo al **fermo amministrativo per novanta giorni** il **divieto di marcia per novanta giorni**. La voce della Tabella 1 relativa all'articolo 157 non reca inoltre un'espressa previsione della confisca in caso di reiterazione analoga a quella contenuta nel vigente articolo 80, comma 14.

Occorre tuttavia considerare che le due fattispecie non coincidono integralmente: nel sistema vigente la sanzione più elevata si applica alla **circolazione con un veicolo già sospeso dalla circolazione** in seguito all'accertamento dell'omessa revisione; nello schema, invece, essa è collegata alla violazione del divieto di circolazione che consegue automaticamente all'**inosservanza del termine fissato nel procedimento di revisione straordinaria**. Resta distinta la mera omissione della revisione periodica, che il vigente articolo 80, comma 14, assoggetta alla sanzione amministrativa pecuniaria da **173 a 694 euro**.

L'**articolo 158** (*Misure cautelari per inottemperanza degli obblighi dei costruttori, degli importatori e dei distributori*) prevede che, ferme restando le sanzioni amministrative di cui al Titolo II, Capo X, in caso di violazione

degli obblighi posti dal Capo I del Titolo VI a carico dei **costruttori, degli importatori e dei distributori**, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **diffidi**, con provvedimento motivato, il soggetto inadempiente a provvedere alle prescrizioni omesse entro **novanta giorni** e, in caso di inottemperanza alla diffida, adotti i **provvedimenti cautelari necessari a garantire la tutela della sicurezza della circolazione stradale**.

La tavola di raffronto qualifica la disposizione come **nuova introduzione**. La relazione tecnica precisa che essa si inserisce nel quadro delle attività di vigilanza del mercato e di controllo già previste dalla disciplina europea e nazionale in materia di omologazione, sicurezza dei veicoli e sorveglianza del mercato e che le relative attività ispettive, istruttorie, cautelari e di vigilanza sono svolte dalle strutture ministeriali già competenti.