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 II

Articoli 159-293

Senato della Repubblica

Camera dei deputati

Senato della Repubblica

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

Dossier n. 792 – Volume II

Camera dei deputati

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

Atti del governo n. 448 – Volume II

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.

TR0264vol2.docx

I N D I C E

TITOLO IV – DEI REATI

CAPO I – PRINCIPI GENERALI E SANZIONI AMMINISTRATIVE ACCESSORIE CONSEGUENTI A REATI

- Articoli 159-165 *(Accertamento e cognizione dei reati; sanzioni amministrative accessorie e misure cautelari riguardanti la guida e il veicolo; procedure applicative)*..... 5

CAPO II – DEI REATI DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE

- Articoli 166-172 *(Reati relativi alla circolazione stradale)* . 13

TITOLO V – DELLA PATENTE E DEGLI ALTRI TITOLI ABILITATIVI ALLA GUIDA

CAPO I – DEI REQUISITI PER GUIDARE, DELLE PATENTI DI GUIDA E DELLE ESERCITAZIONI

- Articoli 173-180 *(Dei requisiti per guidare, delle patenti di guida e delle esercitazioni)*..... 31

CAPO II – DEL RILASCIO E DELLA CONFERMA DI VALIDITÀ DELLE PATENTI

- Articoli 181-187 *(Del rilascio e della conferma di validità delle patenti)*..... 46

CAPO III – DELLE AUTOSCUOLE

- Articolo 188 *(Delle autoscuole)*..... 64

TITOLO VI – DEI VEICOLI

CAPO I – DEI PRINCIPI GENERALI

- Articoli 189-195 *(Dei principi generali)*..... 71

CAPO II – DEI VEICOLI A MOTORE E LORO RIMORCHI DIVERSI DAI VEICOLI AGRICOLI E FORESTALI

- Articoli 196-202 *(Dei veicoli a motore e loro rimorchi diversi dai veicoli agricoli e forestali)*..... 81

CAPO III – DEI VEICOLI AGRICOLI E FORESTALI

- Articoli 203-209 *(Dei veicoli agricoli e forestali)*..... 91

CAPO IV – DELLE MACCHINE OPERATRICI E DELLE MACCHINE MOBILI NON STRADALI

- Articolo 210 *(Macchine operatrici e macchine mobili non stradali)*..... 100

CAPO V – DELLE ALTRE TIPOLOGIE DI VEICOLI E DEGLI ALTRI DISPOSITIVI

- Articoli 211-219 *(Delle altre tipologie di veicoli e degli altri dispositivi)* 105

CAPO VI – DELL'IMMISSIONE IN CIRCOLAZIONE, DELL'IMMATRICOLAZIONE E DEI DATI IDENTIFICATIVI

- Articoli 220-234 *(Dell'immissione in circolazione, dell'immatricolazione e dei dati identificativi)* 113

CAPO VII – DELLA REVISIONE DEI VEICOLI

- Articoli 235-236 *(Della revisione dei veicoli)* 131

CAPO VIII – DELLE FORMALITÀ NECESSARIE PER IL TRASFERIMENTO DI PROPRIETÀ E INTESTAZIONE TEMPORANEA

- Articoli 237-245 *(Delle formalità necessarie per il trasferimento di proprietà e intestazione temporanea)*..... 136

CAPO IX – DELLE FORMALITÀ NECESSARIE PER LA CESSAZIONE DEI VEICOLI

- Articoli 246-249 *(Delle formalità necessarie per la cessazione dei veicoli)* 145

CAPO X – DELL'AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DI PROVA

- Articoli 250-251 *(Dell'autorizzazione alla circolazione di prova)* 152

CAPO XI – DELLE DISPOSIZIONI SPECIALI

- Articoli 252-253 *(Delle disposizioni speciali)* 158

TITOLO VII – DELLE STRADE

CAPO I – PROGETTAZIONE E COSTRUZIONE DELLE STRADE

- Articoli 254-255 *(Progettazione, costruzione e classificazione delle strade)*..... 166

CAPO II – DELL'USO SPECIFICO DELLE STRADE

- Articoli 256-263 *(Dell'uso specifico delle strade)*..... 172

CAPO III – DELLA PUBBLICITÀ

- Articolo 264 *(Della pubblicità)*..... 183

CAPO IV – DELLE AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI

- Articoli 265-266 *(Delle autorizzazioni e concessioni)*..... 188

CAPO V – DELLE PISTE E CORSIE CICLABILI

- Articoli 267-268 *(Delle piste e corsie ciclabili)*..... 192

CAPO VI – DELLA SEGNALETICA STRADALE

- Articolo 269 *(Della segnaletica stradale)*..... 195

CAPO VII – DELLE COMPETIZIONI SPORTIVE SULLA STRADA

- Articoli 270-272 *(Delle competizioni sportive sulla strada)* 202

CAPO VIII – DELLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI E DEI TRASPORTI IN CONDIZIONI DI ECCEZIONALITÀ

- Articoli 273-276 *(Della circolazione dei veicoli e dei trasporti in condizioni di eccezionalità)*..... 210

TITOLO VIII – USO DEI VEICOLI PER ATTIVITÀ DI AUTOTRASPORTO PERSONE E COSE

CAPO I – ATTIVITÀ DI TRASPORTO DI PERSONE

- Articoli 277-281 *(Attività di trasporto di persone)*..... 218

CAPO II – ATTIVITÀ DI TRASPORTO DI COSE

- Articoli 282-283 *(Attività di trasporto di cose)* 225

CAPO III – DELLA LOCAZIONE DEI VEICOLI

- Articoli 284-288 *(Della locazione dei veicoli)*..... 229

TITOLO IX – DISPOSIZIONI FINALI

- Articoli 289-293 *(Disposizioni finali)* 241

INTERVENTI LEGISLATIVI DELL'UNIONE EUROPEA IN CORSO DI ESAME SU MATERIE TRATTATE DALL'ATTO DEL GOVERNO

- *(a cura del Servizio per i Rapporti con l'Unione europea)* 259

TITOLO IV – DEI REATI

CAPO I – PRINCIPI GENERALI E SANZIONI AMMINISTRATIVE ACCESSORIE CONSEGUENTI A REATI

Articoli 159-165
(Accertamento e cognizione dei reati; sanzioni amministrative accessorie e misure cautelari riguardanti la guida e il veicolo; procedure applicative)

Gli **articoli da 159 a 165** (Capo I del Titolo IV) riuniscono le disposizioni generali sull'**accertamento e sulla cognizione dei reati** previsti dal codice e sulla **connessione obiettiva** tra reato e violazione amministrativa, nonché la disciplina delle **sanzioni amministrative accessorie** e delle **misure cautelari** conseguenti a reati, riguardanti la guida (**divieto di guida**, temporaneo o permanente, e **divieto provvisorio di guida**) e il veicolo (**confisca** e **divieto di marcia**, anche provvisorio), con le relative **procedure applicative**, estese anche ai soggetti non titolari di patente.

Il **Capo I** del Titolo IV («Dei reati») dello schema, composto dagli **articoli da 159 a 165**, reca le **disposizioni generali applicabili ai reati** previsti dal codice e la disciplina unitaria delle **conseguenze amministrative** che ne derivano, in attuazione dei principi e criteri direttivi di cui all'articolo 35, comma 3, lettere *e)* e *f)*, della legge 25 novembre 2024, n. 177, che prevedono, rispettivamente, la revisione del sistema sanzionatorio secondo principi di effettività, ragionevolezza e proporzionalità e la revisione e semplificazione del procedimento per l'applicazione delle sanzioni amministrative accessorie, con l'individuazione dei casi che comportano l'applicazione di misure cautelari relative ai documenti di guida e l'adeguamento alle sentenze della Corte costituzionale.

Si ricorda che, nel vigente codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285), la materia è collocata nel Titolo VI, Capo II (illeciti penali), Sezione II (sanzioni amministrative accessorie a sanzioni penali, articoli da 220 a 224-*ter*) e, per le misure riguardanti il veicolo, negli articoli 213, 214, 214-*bis* e 214-*ter*. Secondo la relazione illustrativa, il Capo in esame persegue tre obiettivi: riordinare in un'unica sede disposizioni oggi distribuite in più parti del codice; razionalizzare le conseguenze amministrative dei reati mediante categorie uniformi, fondate, per

la persona, sul **divieto di guida temporaneo o permanente** (in luogo della sospensione e della revoca della patente) e, per il veicolo, sul **divieto di marcia** (in luogo del fermo amministrativo); sostituire gli adempimenti connessi alla materiale disponibilità del documento di guida (ritiro della patente) con provvedimenti registrati e comunicati nelle banche dati competenti.

L'**articolo 159** (*Accertamento e cognizione dei reati previsti dal presente codice e connessione obiettiva*) riunisce e coordina le disposizioni degli articoli 220 e 221 del codice vigente. Il **comma 1** conferma l'obbligo dell'agente o dell'organo accertatore di dare **notizia del reato** al pubblico ministero, senza ritardo, ai sensi dell'articolo 347 del codice di procedura penale, per le violazioni del codice che costituiscono reato; il **comma 2** estende tale obbligo al caso in cui da una violazione del codice derivi un **reato contro la persona**. Il **comma 3** dispone che la sentenza o il decreto definitivi siano **comunicati dal cancelliere al prefetto** del luogo in cui è stato commesso il fatto[1].

Il **comma 4** disciplina la **connessione obiettiva** tra reato e violazione amministrativa, riproducendo l'articolo 221 del codice vigente: quando l'esistenza di un reato dipende dall'accertamento di una violazione non costituente reato, per la quale non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta, il giudice penale competente per il reato è competente anche a decidere sulla violazione e ad applicare, con la sentenza di condanna, la relativa sanzione; tale competenza cessa se il procedimento penale si chiude per estinzione del reato o per difetto di una condizione di procedibilità. Il **comma 5** (articolo 220, comma 4, vigente) prevede che l'autorità giudiziaria, quando ravvisa soltanto una violazione amministrativa, rimetta gli atti all'ufficio o comando che ha comunicato la notizia di reato, perché si proceda ai sensi del Titolo III dello schema (procedimento sanzionatorio amministrativo), con decorrenza dei relativi termini dalla ricezione degli atti.

L'**articolo 160** (*Sanzioni amministrative accessorie riguardanti la guida e conseguenti all'accertamento di reati*) riformula l'articolo 222 del codice vigente, sostituendo alla sospensione e alla revoca della patente le nuove categorie del **divieto di guida a tempo determinato** e del **divieto di guida permanente**. Il **comma 1** stabilisce che, quando da una violazione delle norme del codice derivino **danni alle persone**, il giudice, con la sentenza di condanna ovvero con la sentenza di applicazione della pena su richiesta delle parti (articolo 444 c.p.p.), applica le sanzioni amministrative pecuniarie previste dal codice per le quali non sia stato effettuato il pagamento in misura

[1] Rispetto all'articolo 220, comma 2, del codice vigente, che individua il prefetto del luogo di residenza, muta il criterio di competenza territoriale e viene meno l'annotazione della condanna sulla patente del trasgressore, non più compatibile, secondo le note al testo a fronte, con la patente in formato *card*.

ridotta e la sanzione accessoria del **divieto di guida**; il giudice ne determina la durata e, nei casi di divieto permanente, la durata del divieto di conseguire un nuovo titolo abilitativo, tenuto conto della gravità dei danni prodotti[2].

I **commi 2 e 3** prevedono che alla condanna o al patteggiamento per i reati di cui agli articoli **589-*bis*** e **590-*bis*** c.p. consegua il **divieto di guida permanente**, salvo quanto previsto dal comma 4. Per i titolari di patente rilasciata in Italia il divieto permanente comporta la **revoca** della patente o di altro titolo abilitativo, con divieto di conseguirne uno nuovo, **anche per conversione di patente estera**, prima che sia decorso un periodo pari a:

- **cinque anni** per l'omicidio stradale non aggravato (articolo 589-*bis*, primo comma, c.p.), aumentabili fino a dieci anni in caso di precedente condanna per i reati di guida in stato di ebbrezza o dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti (articolo 170, commi 1 e 2, dello schema) e fino a dodici anni quando ricorra l'aggravante della fuga (articolo 589-*ter* c.p.);
- **quindici anni** per le ipotesi aggravate dal secondo, terzo e quarto comma dell'articolo 589-*bis* c.p. (guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti), aumentabili fino a venti anni in caso di precedente condanna per i reati di guida in stato di ebbrezza o dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti e fino a trenta anni quando ricorra l'aggravante della fuga;
- **dieci anni** per le ipotesi di cui al quinto comma dell'articolo 589-*bis* (aggravanti specifiche), aumentabili fino a venti in caso di precedente condanna per i reati di guida in stato di ebbrezza o dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti e fino a trenta anni quando ricorra l'aggravante della fuga;
- **cinque anni** per le lesioni stradali gravi o gravissime (art. 590-*bis* c.p.), aumentabili fino a dieci anni per precedente condanna per i reati di guida in stato di ebbrezza o dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti e fino a dodici anni in caso di fuga.

Il **comma 4** attribuisce al giudice la **facoltà** di disporre, in luogo del divieto permanente e tenuto conto della gravità dei danni, un **divieto di guida**

[2] Si ricorda che il vigente articolo 222 del codice della strada, al comma 1, prevede che il giudice applichi, con la sentenza di condanna, le sanzioni pecuniarie e le sanzioni accessorie della sospensione o della revoca della patente e, al comma 2, gradua la sospensione in relazione al fatto (da quindici giorni a tre mesi per le lesioni colpose; fino a due anni per le lesioni colpose gravi o gravissime; fino a quattro anni per l'omicidio colposo), stabilendo che alla condanna o al patteggiamento per i reati di cui agli articoli 589-*bis* (omicidio stradale) e 590-*bis* (lesioni personali stradali gravi o gravissime) del codice penale consegua la revoca della patente. I commi 3-*bis* e 3-*ter* individuano i periodi decorsi i quali l'interessato può conseguire una nuova patente (quindici anni per l'articolo 589-*bis*, secondo, terzo e quarto comma; dieci anni per il quinto comma; cinque anni per il primo comma dell'articolo 589-*bis* e per l'articolo 590-*bis*), con aumenti fissi (elevazione a venti anni o raddoppio) in caso di precedente condanna per guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti e ulteriori aumenti (sino a trenta o a dodici anni) in caso di fuga.

di durata **non superiore a quattro anni** per l'omicidio stradale e **non superiore a due anni** per le lesioni stradali gravi o gravissime, limitatamente alle ipotesi di cui, rispettivamente, al primo, quarto, quinto e sesto comma degli articoli 589-*bis* e 590-*bis* c.p., ossia alle fattispecie non aggravate dalla guida in stato di ebbrezza grave o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

Si ricorda che la Corte costituzionale, con la sentenza n. 88 del 2019, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 222, comma 2, quarto periodo, del codice della strada, nella parte in cui non prevede che, in caso di condanna o di applicazione della pena su richiesta per i reati di cui agli articoli 589-*bis* e 590-*bis* c.p., il giudice possa disporre, in alternativa alla revoca della patente, la sospensione della stessa, allorché non ricorra alcuna delle circostanze aggravanti previste dai rispettivi commi secondo e terzo. La Corte ha ritenuto irragionevole e sproporzionato l'automatismo della revoca per le fattispecie meno gravi, nelle quali il giudice deve poter graduare la sanzione accessoria in rapporto alla gravità della condotta.

Il **comma 5** prevede, per le **lesioni personali colpose** di cui all'articolo 590, primo comma, c.p., il divieto di guida **da quindici giorni a tre mesi** (articolo 222, comma 2, primo periodo, vigente), introducendo un aumento da un terzo alla metà quando il fatto è commesso in stato di ebbrezza (articolo 170, comma 1, lettera *b)*, dello schema) o di alterazione per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Il **comma 6** stabilisce che, per i titolari di **patenti rilasciate all'estero**, il divieto permanente comporta il divieto di guidare sul territorio nazionale veicoli per i quali è richiesta la patente per un periodo corrispondente al divieto di conseguire un nuovo titolo in caso di revoca.

Il **comma 7**, riprendendo l'articolo 222, comma 3, consente al giudice di applicare il divieto permanente in luogo di quello temporaneo nell'ipotesi di **recidiva reiterata specifica** verificatasi entro cinque anni dalla condanna definitiva per il primo reato, disponendo che in tali casi il giudice determini la durata della revoca per un periodo compreso tra due e tre anni.

L'**articolo 161** (*Disposizioni generali sulla sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida conseguente all'accertamento di violazioni*) detta la disciplina generale del **divieto di guida** previsto dal Titolo IV, fermo restando quanto stabilito dall'articolo 160 (**comma 1**). Il **comma 2** riproduce l'articolo 222, comma 2-*bis*, vigente, prevedendo che il divieto di guida di durata non superiore a quattro anni sia **diminuito fino a un terzo** in caso di applicazione della pena su richiesta delle parti ai sensi degli articoli 444 e seguenti c.p.p. Il **comma 3** vieta di circolare alla guida di veicoli che richiedono la patente o altro titolo abilitativo durante il periodo del divieto, richiama le disposizioni dell'articolo 135, commi 10 e 12, dello schema (v.

supra) e stabilisce che la **guida durante il divieto permanente** è considerata come guida senza aver mai conseguito la patente[3]. Il **comma 4** dispone che il divieto di guida si applica anche in caso di **sospensione condizionale della pena** e che, nei casi di esclusione della punibilità per **particolare tenuità del fatto** (articolo 131-*bis* c.p.), il giudice **può** applicare il divieto di guida previsto per la violazione accertata[4].

L'**articolo 162** (*Misure cautelari amministrative riguardanti la guida conseguenti all'accertamento di reati ovvero di violazioni da cui derivino danni alle persone*) sostituisce l'articolo 223 del codice vigente, fondato sul ritiro immediato della patente e sulla successiva sospensione provvisoria disposta dal prefetto, con il **divieto provvisorio di guida**. Il **comma 1** prevede che, nelle ipotesi di reato per le quali è previsto il divieto di guida, l'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore disponga l'immediato divieto provvisorio di guida **per trenta giorni** e ne dia comunicazione, con la sommaria descrizione dei fatti, **entro dieci giorni** alla prefettura del luogo del reato; il prefetto, **nei venti giorni successivi** alla ricezione, dispone, nelle more del giudizio, il divieto provvisorio **fino a un massimo di due anni**[5].

Il **comma 2** applica la medesima scansione procedurale alle ipotesi di cui all'articolo 160, commi 2, 3 e 4 (omicidio stradale e lesioni stradali gravi o gravissime): l'organo che ha proceduto al rilievo del sinistro dispone il divieto provvisorio per trenta giorni e trasmette gli atti, con il verbale di contestazione, entro dieci giorni; il prefetto, nei venti giorni successivi e ove sussistano **fondati elementi di un'evidente responsabilità**, dispone il divieto provvisorio fino a **tre anni** nelle ipotesi di cui all'articolo 160, comma 4, e fino a **cinque anni** nelle ipotesi di cui ai commi 2 e 3.

Il **comma 3** consente, in caso di sentenza di condanna non definitiva, la proroga del divieto provvisorio fino a **dieci anni**.

Il **comma 4**, di nuova introduzione, prevede che il prefetto, ove non ravvisi fondati elementi di un'evidente responsabilità, disponga l'immediata

---

[3] Si segnala che la sanzione per la violazione del divieto di cui al comma 3 è contenuta nell'articolo nella Tabella 1 allegata allo schema in esame (sezione «Violazioni relative al Titolo IV»), ai sensi dell'articolo 121, comma 1: sanzione pecuniaria da 2.000 a 8.000 euro, divieto di marcia per tre mesi e divieto di guida permanente e, in caso di recidiva, sequestro del veicolo ai fini della confisca. La medesima sanzione si applica anche per la violazione del comma 7

[4] Si ricorda che la giurisprudenza della Corte di Cassazione ha stabilito che alla declaratoria di non punibilità per particolare tenuità del fatto consegue comunque l'applicazione delle sanzioni amministrative accessorie stabilite dalla legge poiché l'accertamento del fatto tipico resta valido nonostante la mancanza di una condanna penale (si veda sul punto Cassazione Penale, Sez. IV, Sentenza n. 22841/2024)

[5] Come riportato nella relazione illustrativa la durata della prima misura e i termini delle successive attività sono coordinati affinché la valutazione prefettizia possa intervenire prima della sua scadenza: la previsione di venti giorni per il prefetto, unitamente ai dieci giorni stabiliti per la trasmissione, è diretta ad assicurare continuità tra il divieto immediato e quello cautelare prefettizio, evitando un intervallo privo di tutela.

cessazione del divieto adottato dall'organo accertatore e stabilisce che l'efficacia di quest'ultimo cessa comunque con l'adozione del provvedimento prefettizio o, in mancanza, alla scadenza del termine di venti giorni successivi alla comunicazione al prefetto.

Il **comma 5** ammette il ricorso al giudice di pace ai sensi dell'articolo 153 dello schema (v. *supra*).

Il **comma 6** dispone la **comunicazione telematica** del divieto provvisorio all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida o, per i titolari di patente estera, alla banca dati di cui all'articolo 136, comma 10.

Il **comma 7** vieta di circolare durante il divieto provvisorio, con rinvio all'articolo 135, commi 10 e 12 (v. *supra*).

L'**articolo 163** (*Sanzioni accessorie riguardanti il veicolo conseguenti a reati*) riconduce alla **confisca** e al **divieto di marcia** le misure sul veicolo oggi disciplinate dall'articolo 224-*ter* del codice della strada vigente (sequestro ai fini della confisca e fermo amministrativo).

Il **comma 1** prevede che, nelle ipotesi di reato per le quali è prevista la **confisca** del veicolo, l'organo accertatore proceda al **sequestro** ai sensi dell'articolo 133 dello schema (su cui v. *supra*), trasmettendo copia del verbale, unitamente alla sommaria descrizione dei fatti, alla prefettura entro dieci giorni. Il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza o il decreto irrevocabili ne trasmette copia autentica al prefetto entro quindici giorni perché disponga la confisca amministrativa.

Il **comma 2** dispone che, nelle ipotesi di reato per le quali è previsto il **divieto di marcia**, l'organo accertatore applichi il **divieto provvisorio di marcia per trenta giorni** (in luogo del fermo provvisorio di cui all'articolo 224-*ter*, comma 3, del codice della strada) e che, divenuta irrevocabile la decisione, l'organo di polizia competente disponga il divieto di marcia ai sensi dell'articolo 131 (v. *supra*), computando il periodo di divieto provvisorio già sofferto.

Il **comma 3** ammette l'opposizione ai sensi dell'articolo 153 (v. *supra*).

Il **comma 4** regola gli effetti dell'**estinzione del reato**: la morte dell'imputato estingue la sanzione accessoria, negli altri casi di estinzione il prefetto o, per il divieto di marcia, l'ufficio o comando dell'organo accertatore verifica la sussistenza dei presupposti per l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria e procede ai sensi degli articoli 131 e 133 (v. *supra*); l'estinzione della pena successiva alla condanna irrevocabile, invece, non incide sulla sanzione accessoria. Si prevede, inoltre, il caso di estinzione dei reati di cui all'articolo 170 (guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto stupefacenti) per esito positivo della messa alla prova. Quando per uno dei motivi descritti il reato si estingue il prefetto dispone la restituzione del veicolo, con comunicazione all'interessato e all'archivio nazionale dei veicoli.

Il **comma 5** disciplina la restituzione del veicolo in caso di sentenza irrevocabile di **proscioglimento**.

I **commi 6, 7 e 8 vietano la circolazione del veicolo** sottoposto a sequestro, confiscato o sottoposto a divieto di marcia, anche provvisorio: nel caso di circolazione durante il sequestro, il custode non può circolare né consentire che altri circolino e, in caso di violazione del divieto, l'organo di polizia dispone la rimozione del veicolo e il trasporto presso uno dei soggetti di cui all'articolo 133, comma 3, con trasferimento della proprietà al custode-acquirente senza oneri per l'erario. Analoga rimozione è prevista per il veicolo confiscato sorpreso a circolare[6].

Il **comma 9** dispone in merito alla **destinazione dei veicoli confiscati** per i reati di guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti, prevedendo le seguenti ipotesi: assegnazione agli organi di polizia o ad altri organi ed enti pubblici; vendita; cessione gratuita o distruzione. Il provvedimento è comunicato all'ufficio del competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'aggiornamento delle iscrizioni al P.R.A. con la specifica che le trascrizioni e annotazioni nei pubblici registri sono esenti, per le amministrazioni dello Stato, da qualsiasi tributo ed emolumento.

L'**articolo 164** (*Procedura per l'applicazione delle sanzioni accessorie riguardanti la guida conseguenti a reati ovvero a violazioni da cui derivino danni alle persone*) concentra in un'unica sede la procedura successiva alla definizione del giudizio, oggi contenuta negli articoli 222, comma 2, sesto periodo, e 224 del codice. Ai sensi del **comma 1**, nei casi indicati dall'articolo 160, il cancelliere trasmette al prefetto competente per il luogo della violazione, entro **quindici giorni** dall'irrevocabilità, copia autentica della sentenza di condanna o di applicazione della pena, anche se condizionalmente sospesa; il prefetto, nei **quindici giorni successivi**, adotta il provvedimento di **divieto di guida** per la durata stabilita dall'autorità giudiziaria ovvero, per le patenti rilasciate in Italia, di revoca, **detraendo il periodo di divieto provvisorio già scontato** e comunicando il provvedimento per via telematica all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida o alla banca dati dei conducenti titolari di patente estera. Rispetto all'articolo 224, comma 1, vigente, è introdotto un termine per il provvedimento prefettizio anche nel caso di divieto a tempo determinato ed è esplicitato il computo del presofferto. Il **comma 2** riproduce la disciplina

[6] Le sanzioni pecuniarie e accessorie relative alle violazioni sono collocate nella Tabella 1 allo schema di decreto (da 500 a 2.000 euro per il conducente; da 2.000 a 8.000 euro, con confisca del veicolo, per il custode; da 2.000 a 8.000 euro per la circolazione del veicolo confiscato).

relativa all’estinzione del reato e della pena già descritta con riferimento al comma 4 dell’articolo 163 (v. *supra*)[7].

Il **comma 3** prevede che, in caso di proscioglimento irrevocabile, il prefetto ordini l'immediata cessazione del divieto provvisorio e di ogni effetto da esso derivante, dandone comunicazione all'interessato e all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida o, per il conducente straniero, alla banca dati di cui all'articolo 136, comma 10.

L'**articolo 165** (*Procedura per l'applicazione delle sanzioni accessorie conseguenti a reati nei confronti di persone non titolari di patente*) estende le disposizioni degli articoli 160, 162 e 164 a chi, al momento del fatto, **non era titolare di patente** ovvero era titolare della sola **autorizzazione ad esercitarsi alla guida** di cui all'articolo 178 dello schema. In tali casi, oltre al divieto di guida, anche provvisorio, si applica il **divieto, anche provvisorio, di conseguire la patente** (anche per conversione di patente estera o militare) o una nuova autorizzazione ad esercitarsi, per lo stesso periodo per cui sarebbe stato disposto il divieto di guida o la revoca. Il divieto è comunicato per via telematica all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida o, per il conducente straniero, alla banca dati di cui all'articolo 136, comma 10.

[7] Sul punto si ricorda che la Corte di cassazione (Sezioni Unite Civili, Sentenza n. 36417 del 29 dicembre 2021) ha affermato il principio per cui l'ordinanza di estinzione del reato per esito positivo della messa alla prova, pur precludendo al giudice penale l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria, non impedisce alla Pubblica Amministrazione di irrogare la sanzione della sospensione o della revoca della patente, in quanto l'estinzione del reato non equivale a un'assoluzione nel merito per insussistenza del fatto o per non averlo commesso.

CAPO II – DEI REATI DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE

Articoli 166-172
(Reati relativi alla circolazione stradale)

Gli **articoli da 166 a 172** (**Capo II** del **Titolo IV**) individuano le **fattispecie penali** connesse alla circolazione stradale: gare clandestine, esercizio abusivo dell'attività di parcheggiatore o guardiamacchine, alterazione delle targhe, guida senza patente, guida in stato di ebbrezza o dopo l'assunzione di stupefacenti, fuga e omissione di soccorso, fuga a seguito di ALT o forzatura del posto di blocco.

Il **Titolo IV**, **Capo II** innova e riordina la disciplina concernente i **reati** commessi nel **contesto della circolazione stradale**, attuando il principio e criterio direttivo contenuto all'art. 35, comma 3, *lett. e)* della legge delega n. 177 del 2024.

In forza di tale criterio, il legislatore delegato è tenuto a disporre la **revisione della disciplina delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio**, ivi compreso quello relativo alle materie delegificate, al fine di garantire la tutela della sicurezza stradale secondo principi di effettività, ragionevolezza, proporzionalità, dissuasività e non discriminazione nell'ambito dell'Unione europea.

Nel dare attuazione a tale principio di delega **le disposizioni in esame modificano norme penali** relative ai reati della circolazione stradale.

Si richiamano sul punto i principi di diritto espressi dalla Corte costituzionale in merito al ricorso allo strumento della **delega legislativa** quando viene in rilievo la **materia penale**. In particolare, i giudici costituzionali hanno precisato che, in punto di sanzioni, «il legislatore delegante deve adottare **criteri direttivi** configurati in modo **assai preciso**, sia **definendo la specie e l'entità massima delle pene**, sia dettando il criterio, in sé restrittivo, del ricorso alla **sanzione penale solo per la tutela di determinati interessi rilevanti** (sentenze n. 49 del 1999 e n. 53 del 1997, ordinanza n. 134 del 2003). Per la materia penale è infatti **più elevato il grado di determinatezza** richiesto per le regole fissate nella legge delega, perché il controllo sul rispetto dell'art. 76 Cost. da parte del Governo è anche strumento di garanzia del principio della riserva di legge (art. 25, secondo comma, Cost.), che attribuisce al Parlamento funzione centrale nella individuazione dei fatti da sottoporre a pena e delle sanzioni loro applicabili

(sentenze n. 127 del 2017 e n. 5 del 2014)» (v. Corte cost. sent. n. 174 del 2021).

Alla luce delle considerazioni che precedono, si valuti se le disposizioni penali recate dallo schema di decreto in esame rientrino nel perimetro della delega legislativa fornita dal legislatore.

Venendo al contenuto delle disposizioni in esame, l'**articolo 166** regola il delitto di "**Gare clandestine con veicoli a motore**"[8].

Il **comma 1** prevede, salvo che il fatto costituisca più grave reato, l'applicazione della pena della **reclusione da 1 a 3 anni**, nonché la **multa da euro 25.000 a** euro **100.000** per colui che **organizza**, **promuove**, **dirige** ovvero **agevola** una **gara clandestina** in velocità con veicoli a motore.

La norma precisa che la medesima pena si applica anche nei confronti di chiunque **partecipa** alla competizione non autorizzata.

Inoltre, si prescrive un **inasprimento sanzionatorio** nei casi in cui dal fatto illecito derivino quali **eventi**:

- la **morte** di una o più persone (in questo caso, la pena è della reclusione da 6 a 12 anni);
- una **lesione personale** (in questo caso la pena è della reclusione da 3 a 6 anni).

Il **comma 7** precisa che per **gara clandestina** si intende una gara di velocità su strada, organizzata o concordata tra più utenti della strada, senza le necessarie autorizzazioni e non conforme alle prescrizioni dettate dai regolamenti sportivi, adottati dalle Federazioni o Associazioni sportive ovvero dal CONI.

Il **comma 2** prevede l'**aumento sanzionatorio fino a un ulteriore anno di reclusione** nel caso in cui la gara clandestina:

- sia organizzata con fine di lucro;
- è posta in essere al fine di esercitare o di consentire scommesse clandestine;
- vi partecipano minori di anni 18.

La norma sanziona, altresì, il soggetto che effettua **scommesse sulle gare clandestine** con la pena della reclusione da 3 mesi a 1 anno, congiuntamente alla multa da euro 5.000 a euro 25.000 (**comma 3**).

[8] Come spiegato anche dalla relazione illustrativa, all'interno del nuovo articolo 166 sono confluite le disposizioni attualmente contenute negli artt. 9-*bis* e 9-*ter* del Codice della strada (D.lgs. n. 285 del 1992). A differenza della disciplina attualmente vigente, la novella in esame conferisce una nozione unitaria di gara clandestina, la quale trova puntuale definizione all'interno del neo introdotto articolo 166, comma 7 (v. *infra*).

Il **comma 4**, invece, prevede la pena della **reclusione da 6 mesi ad 1 anno**, **unitamente** alla **multa da euro 5.000 a euro 20.000** per i soggetti che gareggiano in velocità con veicoli a motore, al di fuori dei contesti da gare clandestine. Anche in tali ipotesi sono stabiliti degli aumenti sanzionatori qualora dal fatto illecito si produca:

- la morte di una o più persone (la pena diventa la reclusione da 6 a 10 anni);
- una lesione personale (la pena diventa la reclusione da 2 a 5 anni).

Una volta rilevata la presenza di una gara clandestina, l'organo accertatore è tenuto immediatamente a evitare il suo svolgimento ovvero a disporne l'immediata sospensione. La norma precisa che trovano applicazione le disposizioni di cui all'articolo 130 del presente schema di decreto (v. relativa scheda di lettura per approfondimento) (**comma 5**).

Il **comma 6** prevede l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria del **divieto di guida** (di cui al Capo I del presente Titolo IV) **da 1 a 3 anni** per coloro che abbiano **partecipato** alla gara. L'applicazione di tale sanzione consegue all'accertamento della commissione delle fattispecie di cui ai commi 1 e 4 dell'articolo in commento. Il **divieto di guida** diventa **permanente**, invece, se dal fatto di reato siano conseguite o la morte di una o più persone, ovvero lesioni personali gravi o gravissime.

La norma chiarisce, inoltre, che si applica l'articolo 135, comma 5, primo, terzo e quarto periodo del presente provvedimento, a norma del quale alla **sanzione del divieto di guida permanente consegue anche la revoca** della patente (v. relativa scheda di lettura per approfondimento).

Infine, con la sentenza di condanna è sempre disposta la **confisca** dei veicoli dei partecipanti, salvo che appartengano a persona estranea al reato e che questa non li abbia affidati con lo scopo dello svolgimento di una gara clandestina[9].

L'**articolo 167** disciplina la fattispecie di "**Esercizio abusivo dell'attività di guardiamacchine o parcheggiatore**".

Il **comma 1** prevede che l'esercizio dell'attività di parcheggiatore o guardiamacchine **in assenza** della prescritta **autorizzazione**, anche avvalendosi di altre persone, ovvero la condotta di determinazione di altri al

[9] Sul punto si registra una parziale divergenza con quanto attualmente disposto dagli artt. 9-*bis*, comma 5 e 9-*ter*, comma 3 del D.lgs. n. 285 del 1992, i quali stabiliscono, a seconda della gravità del reato commesso, la sospensione della patente da 1 a 3 anni ovvero la revoca nel caso di accertamento dei delitti in esame (ora, invece, si prevede il divieto di guida temporaneo ovvero permanente, a seconda della tipologia di reato commesso). Si segnala, tuttavia, che il rinvio all'articolo 135, comma 5 dello schema (come sopra riportato) comporta che ai casi di applicazione del divieto permanente di guida consegua anche la revoca della patente.

compimento delle predette attività, **integrano una contravvenzione allorquando**, alternativamente:

- vengano **impiegati soggetti minori**;
- il soggetto agente **è stato già sanzionato** con **provvedimento definitivo** ai sensi dell'articolo 37, comma 1, ***lett. m)*** e pone ulteriormente in essere le medesime condotte.

La pena è l'**arresto da 6 mesi a 1 anno**, congiuntamente all'**ammenda da 3.000 a 8.000 euro**, salvo che il fatto costituisca più grave reato.

A tal riguardo, si segnala che il riferimento pertinente alla norma in esame sembra essere contenuto all'articolo 37, comma 1, ***lett. l)***, il quale prescrive quale divieto presso tutte le strade e pertinenze quello di esercitare senza autorizzazione, anche avvalendosi di altre persone, ovvero determinare altri ad esercitare senza autorizzazione l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine.

Alla luce delle considerazioni che precedono, si valuti l'opportunità di un coordinamento.

Il **comma 2** stabilisce che trova sempre applicazione la **confisca delle somme percepite** a seguito dello svolgimento delle attività illecite di cui al comma 1. La norma chiarisce che la confisca avviene secondo le modalità individuate dal capo I del presente Titolo IV (si rinvia alla relativa scheda di lettura).

Il **comma 3** dispone che una volta accertata la commissione di una delle condotte di cui al comma 1, l'organo accertatore deve ordinare al trasgressore l'allontanamento dal luogo in cui è stata posta in essere l'attività illecita. Il **provvedimento** contenente l'ordine **di allontanamento** deve indicare:

- le motivazioni che giustificano la sua adozione;
- il divieto di fare rientro nel medesimo luogo prima che siano trascorse 48 ore dall'accertamento del fatto.

Inoltre, copia del provvedimento deve essere immediatamente trasmessa al questore competente per territorio con contestuale segnalazione ai competenti servizi sociosanitari, ove ne ricorrano le condizioni.

La norma precisa che trovano applicazione le disposizioni in materia del cd. **DASPO urbano** (o **DACUR**) di cui all'art. 10 del D.L. n. 14 del 2017.

L'articolo 10, del D.L. n. 14 del 2017 disciplina le misure conseguenti alle condotte di cui all'articolo 9 (c.d. DASPO urbano). L'ordine di allontanamento è adottato per iscritto e motivato dall'organo accertatore individuato ai sensi dell'articolo 13 della legge n. 689 del 1981, cessa di avere efficacia decorse quarantotto ore dall'accertamento ed è trasmesso con immediatezza al questore, con segnalazione ai servizi socio-sanitari ove ne ricorrano le condizioni; la sua

violazione comporta il raddoppio della sanzione pecuniaria. Nei casi di reiterazione, qualora dalla condotta possa derivare pericolo per la sicurezza, il questore può disporre con provvedimento motivato il divieto di accesso alle aree o zone espressamente specificate per un periodo non superiore a dodici mesi, elevato da dodici mesi a due anni nei confronti di soggetti condannati nell'ultimo quinquennio per reati contro la persona o il patrimonio, con modalità applicative compatibili con le esigenze di mobilità, salute e lavoro del destinatario e con la sanzione dell'arresto, rispettivamente, da sei mesi a un anno e da uno a due anni. Analoghe misure, anche nella forma del divieto di stazionamento e con possibile limitazione a specifiche fasce orarie, operano nei confronti dei denunciati o condannati per reati commessi in occasione di manifestazioni in luogo pubblico e, previa comunicazione alla procura minorile, dei minori ultraquattordicenni. Sono infine previsti il rafforzamento della cooperazione informativa e dell'accesso alle banche dati tra Forze di polizia e polizia municipale e un'ipotesi di flagranza differita entro quarantotto ore per i reati violenti commessi in occasione di manifestazioni.

Inoltre, in caso di **violazione dell'ordine di allontanamento o del divieto di rientro** nel medesimo luogo, si applica anche la sanzione di cui all'art. 9, comma 1 del D.L. n. 14 del 2017[10], ossia la **sanzione amministrativa pecuniaria** di una **somma da euro 100 a euro 300**, **aumentata del triplo**.

Appare opportuno osservare che il reato considerato è attualmente previsto dall'art. 7, comma 15-*bis* del D.lgs. n. 285 del 1992, insieme all'ipotesi base che integra illecito amministrativo (quest'ultima è confluita nell'articolo 37, comma 1 *lett. l)* dello schema).

Per quanto concerne le fattispecie criminose attualmente, le condotte vengono sanzionate con la pena dell'arresto da 8 mesi a 1 anno e 6 mesi, nonché con l'ammenda da 3.000 a 8.000 euro. In questa sede, invece, si prevede una **diminuzione del trattamento sanzionatorio**, in quanto **la pena diventa l'arresto da 6 mesi a 1 anno**, **congiuntamente all'ammenda da 3.000 a 8.000 euro** (v. *infra*).

L'**articolo 168** disciplina il reato di "**Alterazione o manomissione delle targhe**"[11].

Il **comma 1** punisce le condotte di:

- falsificazione, manomissione o alterazione di targhe;

[10] Si ricorda che il predetto art. 9, comma 1 sanziona la condotta di colui che impedisce l'accessibilità e la fruizione di determinate infrastrutture stabilite dalla medesima norma, mediante la violazione dei divieti di stazionamento o di occupazione di spazi ivi previsti.

[11] Come sottolineato dalla **relazione illustrativa**, la norma riproduce la fattispecie attualmente disciplinata dall'art. 100, commi 14 e 15 (quest'ultimo comma per quanto concerne il ritiro della targa) del D.lgs. n. 285 del 1992. A differenza della disciplina attualmente vigente, il nuovo articolo 168, non opera un generico rinvio alle disposizioni del codice penale, ma specifica puntualmente gli articoli del codice ai quali si rinvia per la determinazione del trattamento sanzionatorio (ossia gli artt. 477 e 482 c.p., v. *infra*).

- utilizzo di targhe manomesse, falsificate o alterate.

La norma dispone che in tali casi il soggetto agente **è punito in forza degli artt. 477 e 482 del codice penale**.

A tal riguardo, si ricorda che l'art. 477 c.p. reprime il delitto di "Falsità materiale commessa dal pubblico ufficiale in certificati o autorizzazioni amministrative", punito con **la reclusione da 6 mesi a 3 anni**. L'art. 482 c.p., invece, sanziona la fattispecie di "Falsità materiale commessa dal privato", stabilendo che il privato che commette i delitti di cui agli artt. 476 ("Falsità materiale commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici"), 477 ("Falsità materiale commessa dal pubblico ufficiale in certificati o autorizzazioni amministrative") e 478 ("Falsità materiale commessa dal pubblico ufficiale in copie autentiche di atti pubblici o privati e in attestati del contenuto di atti"), **è punito con le pene previste dai delitti richiamati ridotte di un terzo**.

Il **comma 2** prevede la **confisca della targa non conforme** ai requisiti prescritti quale sanzione amministrativa accessoria del delitto di "Alterazione o manomissione delle targhe".

L'**articolo 169** disciplina la contravvenzione della "**Guida senza patente**".

Il **comma 1** punisce con l'**arresto fino a 1 anno** chi conduce veicoli senza aver conseguito la patente di guida necessaria, o con patente revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti fisici e psichici, ovvero **in costanza di divieto di guida permanente**, quando è già stato sanzionato, **nei cinque anni precedenti**, ai sensi dell'articolo 95 con provvedimento definitivo (v. relativa scheda di lettura per approfondimento).

La disposizione **amplia** quindi **il periodo temporale rilevante** ai fini dell'integrazione della fattispecie penale: nella disciplina vigente, recata dall'articolo 116, commi 15 e 17, del decreto legislativo n. 285 del 1992, la rilevanza penale della reiterazione è infatti collegata alla **recidiva nel biennio**.

La competenza è del **tribunale in composizione monocratica**.

Il **comma 2** prevede, quale conseguenza dell'accertamento di una delle condotte di cui al comma 1, l'applicazione del **divieto di guida da quattro a otto mesi**.

Con la sentenza di condanna è inoltre sempre disposta la **confisca del veicolo**, salvo che questo appartenga a persona estranea al reato. Qualora la confisca non sia possibile, il divieto di guida è elevato **da cinque a dodici mesi**.

Si osserva che la disposizione presenta un profilo meritevole di approfondimento con riferimento all'articolo 35 della legge n. 177 del 2024.

L'estensione da due a cinque anni del periodo rilevante per la reiterazione non costituisce infatti un mero intervento di coordinamento, ma determina un **ampliamento dell'ambito applicativo della fattispecie penale**, rendendo penalmente rilevanti condotte che, secondo la disciplina vigente, resterebbero al di fuori del periodo di recidiva previsto dall'articolo 116.

Sul punto, occorre verificare se tale innovazione trovi un fondamento sufficientemente specifico nei principi e criteri direttivi della delega, tenuto conto che l'articolo 35 disciplina in modo espresso la revisione delle **sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie**, mentre non reca un analogo criterio generale diretto ad ampliare l'area del penalmente rilevante.

Il profilo assume ulteriore rilievo alla luce della **sentenza della Corte costituzionale n. 154 del 2025**, che, nel dichiarare non fondate le questioni relative alla rilevanza penale della recidiva nella disciplina vigente, ha valorizzato, tra gli elementi considerati, proprio la circostanza che la reiterazione debba manifestarsi entro un arco temporale **circoscritto a due anni**.

Si valuti dunque l'opportunità di verificare la coerenza dell'estensione da due a cinque anni del periodo rilevante ai fini della reiterazione con i principi e criteri direttivi della delega, anche alla luce della disciplina vigente e degli elementi valorizzati dalla Corte costituzionale nella sentenza n. 154 del 2025.

L'**articolo 170** regola la fattispecie di "**Guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto stupefacenti**"[12].

Il **comma 1** sanziona la guida in **stato di ebbrezza alcolica**, qualora il fatto non costituisca più grave reato:

- con l'**ammenda da 800 a 3.200 euro** congiuntamente **all'arresto fino a 6 mesi** per un **tasso** alcolemico **superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 g/l**. Si applica, altresì, la sanzione accessoria del **divieto di guida da 6 mesi a 1 anno** (***lett. a)***);
- con l'**ammenda da 1.500 a 6.000 euro** congiuntamente all'**arresto da 6 mesi a 1 anno** per un **tasso superiore a 1,5 g/l**. Dalla predetta contravvenzione discendono anche le sanzioni accessorie del **divieto di guida da 1 a 2 anni** e la **confisca** del veicolo (secondo le disposizioni

[12] Come ricordato dalla **relazione illustrativa**, l'articolo riunisce e coordina in un'unica disposizione le fattispecie penali oggi previste dagli articoli 186 (Guida sotto l'influenza di alcool), 186-*bis* (Guida sotto l'influenza dell'alcool per conducenti infraventunenni, neo-patentati e per chi esercita professionalmente l'attività di trasporto di persone o di cose) e 187 (Guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti) del D.lgs. n. 285 del 1992. Secondo la relazione illustrativa, l'ipotesi di guida con tasso alcolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro, avente natura amministrativa, resta collocata tra gli illeciti amministrativi (cfr. articolo 71 dello schema).

di cui all'articolo 163 del presente schema di decreto), salvo che il veicolo appartenga a persona estranea al reato (***lett. b)***).

Si segnala che i trattamenti sanzionatori appena riportati riproducono quelli di cui all'art. 186, comma 2, *lett. b)* e *c)* del D.lgs. n. 285 del 1992.

Il **comma 2**, invece, prende in esame l'ipotesi di guida **dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope**. In particolare, ove il fatto non costituisca più grave reato, chi si pone alla guida del veicolo in tali condizioni è punito con l'**ammenda da 1.500 a 6.000 euro** congiuntamente all'**arresto da 6 mesi a 1 anno**. Peraltro, si dispone l'applicazione delle sanzioni amministrative accessorie del **divieto di guida da 1 a 2 anni** e la **confisca** del veicolo, a norma dell'articolo 163, sempre che il veicolo non appartenga a persona estranea al reato.

La disposizione precisa che, ai fini della configurabilità della contravvenzione in esame, rileva la **presenza di principi attivi immodificati o relativi metaboliti attivi** su campioni di sangue intero o di fluido del cavo orale, a seguito di accertamenti tossicologico-forensi, secondo le direttive adottate dal Ministero dell'interno e dal Ministero della salute ai sensi dell'articolo 32, comma 7 del presente provvedimento (per approfondimenti si rinvia alla relativa scheda di lettura).

Sul punto, si rammenta che la Corte costituzionale con la **sentenza n. 10 del 2026** ha dichiarato non fondate le questioni di legittimità costituzionale con riferimento al nuovo art. 187, commi 1 e 1-*bis* del Codice della strada (D.lgs. n. 285 del 1992), come modificato dalla L. n. 177 del 2024, in materia di guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti. In particolare, la Corte ha rilevato come la nuova norma, **che non richiede più l'accertamento dello stato di alterazione psicofisica** dell'agente per la configurabilità della fattispecie incriminatrice, non è di per sé costituzionalmente illegittima, **purché venga interpretata restrittivamente**, nel senso che possa **essere punito solo chi si sia posto alla guida dopo l'assunzione di sostanze in condizioni tali da creare un pericolo per il bene giuridico della sicurezza della circolazione stradale**. Invero, un'interpretazione restrittiva della disposizione risulta essere conforme ai principi di proporzionalità e necessaria offensività. La prova del reato, quindi, richiederà l'accertamento, in un momento cronologicamente prossimo alla guida del veicolo, della presenza, "nei liquidi corporei dell'agente, di sostanze stupefacenti o psicotrope che per qualità e quantità, in relazione alle singole matrici biologiche in cui sono riscontrate, risultino generalmente idonee, sulla base delle attuali conoscenze scientifiche, a determinare in un assuntore medio un'alterazione delle condizioni psico-fisiche, e conseguentemente delle normali capacità di controllo del veicolo". Viene, pertanto, modificato il *thema probandum*, che non consiste più nell'accertamento dell'effettivo stato di alterazione psico-fisica, ma concerne la

presenza della sostanza stupefacente nei liquidi corporei del soggetto in misura tale da essere idonea ad alterare le capacità di guida in un assuntore medio

A norma dei **commi 4** e **5** la **sanzione amministrativa accessoria** del divieto di guida diventa più gravosa al ricorrere di determinate condizioni. Nello specifico, il **divieto di guida diventa permanente** quando:

- la guida con tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l (comma 1, *lett. b)*) ovvero la guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope (comma 2) è posta in essere da soggetti **conducenti di veicoli pesanti**, autobus, autoarticolati e autosnodati indicati al comma 7, *lett. d)* (v. *infra*). Si applicano sempre le disposizioni di cui all'art. 135, comma 5 (**comma 4**);
- **recidiva nel biennio** per la guida con tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l (comma 1, *lett. b)*) ovvero per la guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope (comma 2). Anche in questo caso si applicano le disposizioni di cui all'art. 135, comma 5 (**comma 5**).

Il **comma 6**, invece, prevede il **raddoppio** della **durata del divieto di guida**, qualora questo sia a tempo determinato, nelle ipotesi in cui deve essere applicata la sanzione della confisca, ma questa non sia possibile perché il veicolo appartiene a persona estranea al reato.

Il **comma 3** prevede che nel caso in cui il soggetto agente provochi un **sinistro stradale** versando nelle condizioni di cui ai commi 1 e 2, **il trattamento sanzionatorio** delineato dai predetti commi sia **raddoppiato**. Inoltre, salvo che non sia già prevista la confisca del veicolo, viene applicata la sanzione amministrativa accessoria del **divieto di marcia per 180 giorni**, nonché il **divieto di guida permanente** nei casi di tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l (cfr. comma 1, *lett. b)*), e di assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope (cfr. comma 2).

Si applicano le disposizioni dell'articolo 135, comma 5, a norma del quale alla **sanzione del divieto di guida permanente consegue anche la revoca** della patente, nonché alla revoca consegue divieto di conseguire una nuova patente nei primi 3 anni dalla notifica del provvedimento di revoca (lo stesso articolo 135, comma 5 rinvia al presente articolo 170). È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 160, inerente alle sanzioni amministrative accessorie riguardanti la guida e conseguenti all'accertamento di reati (per approfondimento si rinvia alla relativa sceda di lettura).

Il **comma 7** disciplina talune **circostanze aggravanti**. In particolare, è previsto **l'aumento da un terzo alla metà** delle sanzioni dei commi 1, 2, 3 e 9 laddove le fattispecie ivi indicate siano commesse da:

- conducenti di età inferiore a 21 anni e da conducenti nei primi 3 anni dal conseguimento della patente di guida di categoria B (***lett. a)***);
- conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone di cui agli artt. 278, 279 e 280 (***lett. b)***);
- conducenti che esercitano l'attività di trasporto di cose *ex* art. 283 (***lett. c)***);
- conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, nonché di autoarticolati e di autosnodati (***lett. d)***).

Le predette circostanze aggravanti ricalcano quelle attualmente prescritte dagli artt. 186-*bis*, comma 3, e 187, comma 1 del vigente Codice.

Il **comma 8 esclude** che le circostanze attenuanti concorrenti possano essere ritenute equivalenti o prevalenti rispetto alle aggravanti di cui al presente articolo 170. Inoltre, le diminuzioni di pena derivanti dalle attenuanti si operano sulla quantità della stessa risultante dall'aumento conseguente alle predette aggravanti.

In merito al **bilanciamento delle circostanze** operato direttamente dal legislatore, occorre ricordare i principi espressi dalla Corte costituzionale, la quale ha affermato che il "flessibile strumento del bilanciamento tra le circostanze" può essere considerato espressione diretta dei principi costituzionali di proporzionalità e individualizzazione della pena desumibili dagli artt. 3 e 27, terzo comma, Cost. Ciò premesso, i giudici costituzionali hanno parimenti asserito che "deroghe al regime ordinario del bilanciamento tra circostanze, come disciplinato in via generale dall'art. 69 cod. pen., sono costituzionalmente ammissibili e rientrano nell'ambito delle scelte discrezionali del legislatore, risultando sindacabili soltanto ove "trasmodino nella manifesta irragionevolezza o nell'arbitrio" (sentenza n. 68 del 2012; in senso conforme, sentenza n. 88 del 2019), non potendo però giungere in alcun caso «a determinare un'alterazione degli equilibri costituzionalmente imposti sulla strutturazione della responsabilità penale» (sentenza n. 251 del 2012)" (cfr. **Corte cost. sent. n. 73 del 2020**).

Si segnala che il divieto di prevalenza e di equivalenza prescritto per tutte le aggravanti del presente articolo 170, ad oggi è prescritto limitatamente all'aggravante notturna, ossia la commissione del fatto tra le ore 22 e le ore 7 (art. 186, comma 2-*septies* e art. 187, comma 1-*quater*) e a quella relativa alle categorie di conducenti (art. 186-*bis*, comma 4).

Il **comma 9**[13] sanziona, salvo che il fatto costituisca più grave reato, il **rifiuto dell'accertamento** relativo alle **condizioni psico-fisiche** dei conducenti di cui all'art. 32 dello schema, con l'**ammenda da 1.500 a 6.000 euro** congiuntamente all'**arresto da 6 mesi a 1 anno** (medesime pene del comma 1, *lett.b)*). Inoltre, si applica la sanzione amministrativa accessoria del **divieto di guida da 6 mesi a 2 anni** e la **confisca** del veicolo, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea alla violazione.

Se il fatto è commesso da soggetto già condannato nei due anni precedenti per il medesimo reato è sempre disposta la sanzione del divieto di guida diventa permanente.

Anche in tale contesto, si applicano le disposizioni di cui all'art. 135, comma 5 dello schema.

Il **comma 10** attribuisce al **tribunale in composizione monocratica** la competenza a giudicare i reati di cui al presente articolo. Inoltre, si prescrive che, salvo quanto disposto dall'articolo 161, comma 4 dello schema (in materia di divieto di guida in caso di sospensione condizionale della pena e particolare tenuità del fatto), trovano applicazione le sanzioni amministrative accessorie del presente articolo 170 anche nei casi di cd. patteggiamento (cfr. art. 444 c.p.p.) e di estinzione del reato diversi dalla morte dell'imputato.

Il **comma 11** dispone, salvo i casi di divieto di marcia o di sequestro del veicolo, l'applicazione delle disposizioni in materia di **custodia del veicolo**, di cui all'articolo 32, comma 9, secondo, terzo e quarto periodo dello schema.

Il **comma 12** prevede che, con il **provvedimento di divieto provvisorio di guida** di cui all'articolo 162 dello schema, il Prefetto ordina al conducente di sottoporsi alla **visita medica** ai sensi dell'articolo 154.

In caso di mancata presentazione alla predetta visita, il divieto provvisorio è prorogato sino all'esito positivo della visita senza necessità di ulteriore provvedimento da parte del Prefetto.

Le medesime disposizioni si applicano anche ai titolari di patente dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo residenti in Italia, i quali sono tenuti alla conversione della patente e, nelle more della predetta conversione, è disposto il divieto provvisorio a tempo indeterminato.

Se l'esito della visita medica attesta l'inidoneità, è sempre disposta la **revoca della patente**, con **divieto di conseguirne** una nuova **prima di 3 anni**, decorrenti dal provvedimento di revoca. Per le patenti di Stati terzi, diversi dall'UE o dallo Spazio economico europeo, è disposto un divieto di guida di durata corrispondente a quello della revoca.

Si segnala che rispetto alla disciplina vigente (articoli 186, comma 8, 186-bis, comma 6, 187, comma 6, e 136-bis, comma 4), l'estensione automatica del divieto

[13] Le previsioni stabilite dal comma 9 riproducono le disposizioni degli artt. 186, comma 7, e 187, comma 8 del vigente Codice.

e la revoca per inidoneità, oggi prevista dall'articolo 187, comma 6, per la sola guida dopo l'assunzione di stupefacenti, sono riferite a tutti i reati dell'articolo.

Il **comma 13** consente, fuori dai casi di sinistro stradale di cui al comma 3, la sostituzione della pena detentiva e pecuniaria con il **lavoro di pubblica utilità** di cui all'articolo 54 del D.lgs. n. 274 del 2000, secondo le modalità previste da quest'ultima norma[14].

A seguito dell'esito positivo del lavoro di pubblica utilità, il giudice dichiara, in apposita udienza:

- l'estinzione del reato;
- la riduzione alla metà del divieto di guida;
- la revoca della confisca, salvo che il veicolo sia già stato alienato ai sensi dell'articolo 133 dello schema.

Avverso la decisione del giudice è ammesso **ricorso in Cassazione**. Il ricorso non sospende l'esecuzione, a meno che il giudice che ha emesso la decisione disponga diversamente.

Inoltre, in caso di violazione degli obblighi connessi allo svolgimento del lavoro di pubblica utilità, il giudice che procede o il giudice dell'esecuzione, d'ufficio o su richiesta del PM, con le formalità prescritte per il procedimento di esecuzione *ex* art. 666 c.p.p., tenuto conto dei **motivi**, della **entità** e delle **circostanze** della **violazione**, **dispone la revoca della pena sostitutiva** con conseguente ripristino di quella sostituita e della sanzione amministrativa della sospensione della patente (ndr. divieto di marcia) e della confisca.

Il lavoro di pubblica utilità, infine, può sostituire la pena per non più di una volta.

Il **comma 14** dispone che nei confronti del conducente condannato per i reati di cui al comma 1, *lett. a)* e *b)* (v. *supra*), siano sempre apposte sulla patente rilasciata in Italia i **codici unionali**, di cui all'All. 1 della direttiva 2006/126/CE:

- Codice 68 ("Niente alcool");
- Codice 69 ("Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436").

[14] Il richiamato art. 54 prescrive che il giudice di pace può applicare la pena del lavoro di pubblica utilità solo su richiesta dell'imputato (comma 1). Il lavoro di pubblica utilità consiste nello svolgimento di prestazione lavorativa non retribuita in favore della collettività da svolgere presso lo Stato, enti territoriali ovvero presso enti o organizzazioni di assistenza sociale e di volontariato. L'attività lavorativa non può essere inferiore a dieci giorni né superiore a sei mesi (comma 2), mentre la durata giornaliera della prestazione non può comunque oltrepassare le otto ore (comma 4).

Tali codici, salvo che siano determinati da altre cause, permangono sulla patente per un periodo, rispettivamente, di **due anni** nel caso del reato di cui al comma 1, lettera *a)*, e di **tre anni** per il reato di cui al comma 1, lettera *b)*.

Il periodo di permanenza della suddetta prescrizione decorre dalla restituzione della patente dopo la sentenza di condanna. Si applicano le disposizioni del comma 12, terzo e quarto periodo (v. *supra*).

Il **comma 15** stabilisce invece che, ai fini dell'applicazione delle limitazioni di cui al comma 14, quando la sentenza penale o il decreto di accertamento del reato e di condanna sono irrevocabili, anche nei casi in cui sia stata applicata la sospensione condizionale della pena ovvero sia stata riconosciuta la causa di esclusione della punibilità per particolare tenuità del fatto ai sensi dell'articolo 131-*bis* del codice penale, il cancelliere trasmette copia autentica del provvedimento all'ufficio competente del Dipartimento dei trasporti terrestri, che provvede all'aggiornamento dell'archivio e al rilascio di una nuova patente recante i codici unionali di cui al comma 14.

Rispetto alla disciplina vigente viene meno la previsione, introdotta dall'articolo 1 della legge n. 177 del 2024 nell'articolo 186, comma 9-*ter*, in base alla quale, in caso di condanna per i reati interessati, il Prefetto dispone obbligatoriamente la revisione della patente di guida allo scopo di consentirne l'adeguamento mediante l'apposizione dei codici 68 e 69. Nello schema, l'apposizione dei predetti codici consegue invece direttamente all'irrevocabilità della condanna, mediante l'aggiornamento dell'archivio e il rilascio della nuova patente da parte dell'ufficio competente.

In proposito, si segnala che l'articolo 186, comma 9-*ter*, del codice vigente, introdotto dalla **legge n. 177 del 2024**, prevede che i codici 68 e 69 permangano sulla patente, salva la maggiore durata eventualmente imposta dalla commissione medica, per un periodo di **«almeno» due anni** o di **«almeno» tre anni**, mentre il comma 14 in esame stabilisce periodi, rispettivamente, di due e tre anni, senza riprodurre né il carattere minimo di tali durate né l'espressa possibilità di una loro maggiore estensione da parte della commissione medica.

Si valuti pertanto l'opportunità di verificare la coerenza dei commi 14 e 15 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, con particolare riferimento sia alla durata minima delle prescrizioni recanti i codici 68 e 69 e alla possibilità di una loro maggiore durata, sia alla soppressione del procedimento obbligatorio di revisione della patente previsto dall'articolo 186, comma 9-ter, vigente.

Il **comma 16** prescrive un **aumento sanzionatorio** per le condotte regolate dal comma 1, *lett. a)* e *b)*. In particolare, le pene ivi previste sono:

- **aumentate di un terzo** nei confronti del conducente che si trovi nelle condizioni di cui al comma 14 (**comma 16**, ***lett. a)***);
- **sono raddoppiate** nel caso in cui il dispositivo di blocco alcolock manchi, sia stato alterato o manomesso ovvero siano stati rimossi o manomessi i relativi sigilli (**comma 16**, ***lett. b)***).

Il **comma 17** dispone che il conducente **minore di diciotto anni**, nei confronti del quale siano stati accertati i reati di cui ai commi 1, 2 e 9 (v. *supra*), qualora non sia già titolare di patente di guida al momento del fatto, non possa conseguirne una, neanche per conversione di patente rilasciata all'estero, **prima del compimento del ventunesimo anno di età**.

Per il conducente **maggiorenne di età inferiore a ventuno anni**, nei confronti del quale siano stati accertati i medesimi reati e che non sia già titolare di patente al momento del fatto, il comma prevede invece che la patente non possa essere conseguita, neanche per conversione di patente rilasciata all'estero, **prima del compimento del ventiquattresimo anno di età**.

Qualora, al momento della commissione dei reati di cui ai commi 1, 2 e 9, il conducente sia munito dell'**autorizzazione a esercitarsi alla guida** di cui all'articolo 96, le disposizioni relative al divieto di guida e alla revoca della patente previste dall'articolo 170 si applicano anche alla predetta autorizzazione; l'interessato non può inoltre conseguire una nuova autorizzazione a esercitarsi fino al compimento del **ventiquattresimo anno di età**.

Al riguardo, si segnala che l'articolo 187, comma 6-*bis*, del codice vigente, introdotto dall'**articolo 1 della legge n. 177 del 2024**, prevede che il conducente «minore degli anni ventuno», nei confronti del quale siano stati accertati i reati di guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope o di rifiuto dei relativi accertamenti, qualora non sia già titolare di patente al momento del fatto, non possa conseguire una patente di guida prima del compimento del ventiquattresimo anno di età. La disposizione vigente non opera pertanto la distinzione, introdotta dal comma 17 in esame, tra conducenti minori di diciotto anni e conducenti maggiorenni di età inferiore a ventuno anni.

Si valuti pertanto l'opportunità di verificare la coerenza della previsione che consente al conducente minore di diciotto anni di conseguire la patente al compimento del ventunesimo anno di età 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 di cui alla

presente legge», tenuto conto che il citato articolo 187, comma 6-bis, introdotto dalla medesima legge n. 177, fissa per tutti i conducenti infraventunenni interessati il limite del compimento del ventiquattresimo anno di età.

Il **comma 18** dispone che, fermo restando quanto stabilito dal comma 17, quando i reati di cui ai commi 1, 2 e 9 sono **commessi da persona non munita di patente**, al posto del divieto provvisorio di guida, **si applica il divieto di conseguirla**, anche per conversione di patente rilasciata all'estero, **per un periodo da 1 a 2 anni**.

Nelle ipotesi di commissione dei suddetti reati da persona non munita di patente, laddove il presente articolo 170 dispone l'applicazione delle sanzioni amministrative accessorie del divieto di guida o della revoca della patente, si applica il divieto di conseguire la patente, rispettivamente, per un periodo corrispondente alla durata del divieto o per i 3 anni successivi all'accertamento dei predetti reati.

Infine, il **comma 19** stabilisce che l'ammenda prevista dai commi 1, 2, 3 e 9 è **aumentata da un terzo alla metà** quando il reato è commesso dopo le ore 22 e prima delle ore 7 (cd. **aggravante notturna**).

Il predetto comma 19, rispetto al sistema attualmente vigente, estende l'aggravante notturna, prevista dagli artt. 186, comma 2-*sexies*, e 187, comma 1-*quater* del D.lgs. n. 285 del 1992, anche ai casi di sinistro stradale provocato nelle condizioni di guida in stato di ebbrezza o dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti (cfr. articolo 170, comma 3) e di rifiuto di accertamento delle condizioni psicofisiche di cui all'articolo 170, comma 9.

L'**articolo 171** regola la fattispecie di "**Fuga ed omissione di soccorso a seguito di sinistro**"[15].

Il **comma 1** punisce con la reclusione da **6 mesi a 3 anni** chi, in caso di **sinistro** con **danno** alle persone, comunque ricollegabile al suo comportamento, **non ottempera all'obbligo di fermarsi**. In tali ipotesi, inoltre, si prevede anche l'irrogazione della sanzione accessoria del **divieto di guida da 1 a 3 anni**.

La norma precisa, altresì, che trovano applicazione le **misure cautelari** di cui agli artt. 281, 282, 283 e 284 c.p.p., anche in deroga alle condizioni

[15] Come riportato anche dalla **relazione illustrativa**, la norma in esame riporta la disciplina contenuta all'interno dell'art. 189, commi 6, 7, 8 e 8-*bis* del D.lgs. n. 285 del 1992. Nella formulazione del nuovo articolo 171 il riferimento all'"incidente" è sostituito con quello al **sinistro stradale**. Inoltre, la sanzione accessoria del divieto di guida sostituisce quella della sospensione della patente.

individuate dall'art. 280 c.p.p., relative all'applicabilità delle misure coercitive[16].

La norma, inoltre, consente l'applicazione della misura precautelare dell'**arresto facoltativo in flagranza** *ex* art. 381 c.p.p. anche fuori dei limiti di pena[17].

Il **comma 2** chiarisce che non si applica la misura dell'arresto facoltativo in flagranza nel caso in cui il conducente si metta a disposizione degli organi di polizia giudiziaria entro le 24 ore successive alla commissione del sinistro stradale. Parimenti non si applicano anche le misure cautelari in deroga all'articolo 280 c.p.p.

Il **comma 3**, invece, punisce l'**omissione di soccorso**, prevedendo che colui che in caso di **sinistro**, comunque ricollegabile al suo comportamento, non ottempera **all'obbligo di prestare l'assistenza** nei riguardi delle **persone ferite** a seguito del sinistro, è punito con la **reclusione da 1 a 3 anni**.

In questi casi trova applicazione la sanzione accessoria del divieto di guida per un periodo non inferiore ad 1 anno e 6 mesi e non superiore a 5 anni.

Infine, il **comma 4 esclude l'arresto in flagranza** di reato per i delitti *ex* artt. 590 ("Lesioni personali colpose") e 590-*bis* ("Lesioni personali stradali o nautiche gravi o gravissime") del codice penale, nei confronti del conducente che si fermi e, occorrendo, presti assistenza a coloro che hanno

---

[16] L'art. 280 c.p.p. dispone in via generale che le misure cautelari coercitive (Libro IV, Titolo I, Capo II) possono essere applicate solo quando si procede per delitti per i quali la legge stabilisce la pena dell'ergastolo o della reclusione superiore nel massimo a tre anni (comma 1). I commi 2 e 3 regolano le condizioni per l'applicazione della custodia cautelare in carcere. Il comma 3-*bis* prevede una serie di delitti per i quali possono essere disposte misure coercitive in deroga ai limiti individuati dallo stesso art. 280 (come i reati di lesioni personali *ex* art. 582 c.p. in alcune ipotesi aggravate *ex* artt. 576 e 577 c.p.).
Ciò premesso, si ricorda che l'art. 281 c.p.p. regola la misura del divieto di espatrio che impone all'imputato di non uscire dal territorio nazionale senza l'autorizzazione del giudice, che può dare tutte le disposizioni necessarie per assicurare l'esecuzione del provvedimento (es. ritiro del passaporto). L'art. 282 c.p.p. prevede quale misura l'obbligo di presentarsi alla polizia giudiziaria, che impone all'imputato di presentarsi presso gli uffici di quest'ultima nei giorni e nelle ore indicati dal giudice. L'art. 283 individua quali misure cautelari, rispettivamente, il divieto di dimora (comma 1), che impone all'imputato di non dimorare in un determinato luogo e di non accedervi senza l'autorizzazione del giudice, e l'obbligo di dimora (comma 2), che, al contrario, impone di non allontanarsi, senza autorizzazione, dal comune o da una sua frazione. L'art. 284 c.p.p., infine, regola gli arresti domiciliari, attraverso cui il giudice impone all'imputato di non allontanarsi dalla propria abitazione o da altro luogo di privata dimora ovvero da un luogo pubblico di cura o di assistenza.

[17] Si ricorda che il comma 1 del predetto art. 381 stabilisce che gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria hanno facoltà di arrestare chiunque è colto in flagranza di un **delitto non colposo**, consumato o tentato, per il quale la legge stabilisce la pena della **reclusione superiore nel massimo a 3 anni** ovvero di un **delitto colposo** per il quale la legge stabilisce la pena della **reclusione non inferiore nel massimo a 5 anni**. Il comma 2, invece, prevede una serie di fattispecie *ad hoc* per le quali è possibile procedere con l'arresto facoltativo anche al di fuori della cornice edittale individuata dal comma 1.

subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria.

Si ricorda che l'**art. 590 c.p.** disciplina, in via generale, il reato di "**Lesioni personali colpose**", sanzionando con la pena reclusione fino a 3 mesi ovvero con la multa fino a 309 euro, colui che cagiona ad altri per colpa una lesione personale (primo comma). Mentre al secondo comma vengono regolate, sempre in via generale, le ipotesi di lesioni colpose gravi o gravissime.

L'**art. 590-*bis* c.p.**, invece, regola specificamente le ipotesi di **lesioni colpose gravi o gravissime** con riferimento alla **circolazione stradale** o nautica. In tal caso, si prevede che colui che cagioni colposamente ad altri una lesione personale con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o della navigazione marittima o interna è soggetto, rispettivamente: alla **pena della reclusione da 3 mesi a 1 anno per le lesioni gravi**; alla **pena della reclusione da 1 a 3 anni per le lesioni gravissime**. Le stesse pene, inoltre, si applicano a colui che abbandona animali domestici su strada o nelle relative pertinenze, quando dall'abbandono consegue un incidente stradale che cagiona le lesioni personali.

I successivi commi dell'art. 590-*bis* c.p. regolano, invece, determinate ipotesi aggravate del reato in esame tra cui, ad esempio: il fatto commesso in stato di ebbrezza nel caso più grave di cui all'art. 186, comma 2, *lett. c)* CdS, nonché nel caso di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di stupefacenti (secondo comma); il fatto commesso da particolari categorie di soggetti che si pongono alla guida in stato di ebbrezza di cui all'art. 186-*bis* CdS (terzo comma); il fatto commesso in stato di ebbrezza alla guida di determinate imbarcazioni (quarto comma); il fatto commesso in violazione di determinate norme sulla circolazione stradale (quinto comma).

Inoltre, si prevede la punibilità a querela del delitto, salvo che ricorrano fattispecie aggravate (nono comma).

Si segnala che l'**art. 381, comma 2, *lett. m-quinquies)* c.p.p.** prevede tra le ipotesi in cui gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria possono procedere con l'arresto facoltativo in flagranza, al di fuori dei limiti di pena, anche il delitto di lesioni colpose stradali o nautiche gravi o gravissime previsto dall'**articolo 590-*bis*, secondo, terzo, quarto e quinto comma c.p.**

Si valuti l'opportunità di approfondire le ipotesi in cui non è consentito l'arresto in flagranza ai sensi dell'articolo 171, comma 4 dello schema in esame.

L'**articolo 172** disciplina il delitto "**Fuga a seguito di ALT o forzatura del posto di blocco**"[18].

[18] La fattispecie riproduce quella dell'art. 192, comma 7-bis, del Codice vigente, introdotto dall'art. 8 del D.L. n. 23 del 2026, che prevede la medesima pena detentiva ma, quale sanzione accessoria, la sospensione della patente da 1 a 2 anni (ora invece si prevede il divieto di guida non inferiore

Il **comma 1** punisce la condotta di colui che **si dà alla fuga** con modalità tali da mettere **in pericolo l'altrui incolumità**, non ottemperando all'obbligo di fermarsi intimato dagli organi di polizia stradale nel corso delle loro funzioni ovvero forzando un posto di blocco formato *ex* art. 29, comma 2, *lett. a)*.

La pena è la **reclusione da 6 mesi a 5 anni**.

Sempre il comma 1 prescrive l'applicazione delle seguenti **sanzioni accessorie**:

- **divieto di guida** per un periodo non inferiore a 2 anni e non superiore a 5 anni e 6 mesi;
- **confisca del veicolo**, salvo che appartenga a persona estranea al reato.

Il **comma 2** stabilisce, nel caso della commissione del fatto di cui al comma precedente, l'applicazione del cd. **arresto in flagranza differita**, ai sensi dell'art. 382-*bis*, comma 1 c.p.p.

Si rammenta che in materia di arresto in flagranza differita l'art. 382-*bis*, comma 1 c.p.p. dispone che si considera in stato di flagranza colui il quale, sulla base di documentazione videofotografica o di altra documentazione legittimamente ottenuta da dispositivi di comunicazione informatica o telematica, dalla quale emerga inequivocabilmente il fatto, ne risulta autore, sempre che l'arresto sia compiuto non oltre il tempo necessario alla sua identificazione e, comunque, entro le 48 ore.

a 2 anni e non superiore a 5 anni e 6 mesi, con conseguente **aggravio della misura sanzionatoria accessoria**).

TITOLO V – DELLA PATENTE E DEGLI ALTRI TITOLI ABILITATIVI ALLA GUIDA

CAPO I – DEI REQUISITI PER GUIDARE, DELLE PATENTI DI GUIDA E DELLE ESERCITAZIONI

Articoli 173-180
(Dei requisiti per guidare, delle patenti di guida e delle esercitazioni)

Gli **articoli da 173 a 180** (**Capo I** del **Titolo V**) disciplinano i **requisiti per la guida**, le **patenti** e gli altri **titoli abilitativi**, i **requisiti soggettivi** per il loro conseguimento, le **esercitazioni**, la **guida accompagnata** e lo scambio di informazioni attraverso la **rete dell'Unione europea delle patenti**. Rispetto al codice vigente, la disciplina è **riorganizzata e in parte trasferita negli Allegati V.1, V.2 e V.3**. Tra le principali novità figurano la revisione dei **limiti di età** per la guida di determinate categorie di veicoli, le ulteriori abilitazioni della patente B, la possibilità di guidare temporaneamente senza carta di qualificazione del conducente durante il corso di qualificazione iniziale, il **limite decennale di rilevanza di alcune cause ostative** al conseguimento della patente e il rinvio al regolamento per la disciplina della guida accompagnata.

Il **Titolo V** dello schema di decreto legislativo in esame, dedicato alla **patente e agli altri titoli abilitativi alla guida**, si articola in tre Capi: il **Capo I** (articoli da 173 a 180), relativo ai requisiti per guidare, alle patenti di guida e alle esercitazioni; il **Capo II** (articoli da 181 a 187), relativo al rilascio e alla conferma di validità delle patenti; il **Capo III** (articolo 188), dedicato alle autoscuole. Il Titolo riprende e riorganizza, in larga parte, la materia attualmente disciplinata dal Titolo IV del Codice vigente.

Secondo quanto indicato nella relazione illustrativa, la collocazione di tali disposizioni in un autonomo Titolo risponde all'esigenza di ricondurre a un **quadro unitario** una materia caratterizzata da una significativa interazione tra la normativa nazionale e il diritto dell'Unione europea. Lo schema concentra nel corpo del codice le disposizioni di carattere generale e ordinamentale, rinviando agli **Allegati** la disciplina di numerosi aspetti tecnici, tra cui le caratteristiche dei titoli abilitativi, le categorie di patente e le relative equivalenze, i requisiti fisici e psichici, gli esami di guida, gli esaminatori e le autoscuole. L'intervento è volto, in particolare, al **coordinamento con il diritto dell'Unione europea**, alla razionalizzazione delle disposizioni sull'accesso ai titoli abilitativi e sul mantenimento della loro validità,

alla semplificazione dei procedimenti e al rafforzamento dello scambio di informazioni tra le autorità degli Stati membri.

Il **Capo I** (articoli da 173 a 180) disciplina i **requisiti per la guida**, le categorie e le caratteristiche dei titoli abilitativi, i presupposti per il conseguimento della patente, la guida di particolari categorie di veicoli, le esercitazioni, la guida accompagnata e lo scambio di informazioni attraverso la rete dell'Unione europea delle patenti di guida. Il **Capo II** reca invece la disciplina dei procedimenti relativi all'accertamento dei requisiti e al rilascio, alla conversione e alla conferma di validità dei titoli. Una parte significativa della disciplina di dettaglio attualmente contenuta negli articoli da 115 a 124 del codice vigente è ricollocata negli **Allegati V.1** (modello di patente e codici), **V.2** (categorie di patente, abilitazioni professionali, requisiti anagrafici ed equivalenze) e **V.3** (requisiti fisici e psichici, relativi accertamenti, durata e conferma di validità). I principali obblighi di comportamento e i divieti connessi al possesso dei titoli abilitativi, alle esercitazioni e alle limitazioni per i neopatentati sono invece disciplinati dagli **articoli 95, 96 e 97** (Titolo II, Capo VIII), con il relativo regime sanzionatorio riportato nella **Tabella 1** di cui all'articolo 121, ai quali si rinvia.

Le disposizioni del Titolo sono riconducibili, in via generale, ai **principi e criteri direttivi** dell'articolo 35, comma 3, della legge 25 novembre 2024, n. 177. Rilevano, in particolare, la **lettera *a)***, relativa alla riorganizzazione delle disposizioni del codice e al loro coordinamento con le norme di settore nazionali, dell'Unione europea e internazionali, e la **lettera *aa)***, concernente la razionalizzazione della disciplina dei titoli abilitativi alla guida, la semplificazione delle procedure e il coordinamento delle competenze dei soggetti coinvolti. Per gli aspetti relativi alle persone con disabilità assume rilievo anche la **lettera *c)***, mentre le **lettere *bb)* e *cc)*** recano criteri specifici riguardanti, rispettivamente, la conferma di validità della patente per conducenti con disabilità o affetti da determinate patologie e la composizione delle commissioni mediche locali.

Si segnala che la **materia disciplinata dal Titolo V** è stata recentemente oggetto di una **complessiva revisione** a livello unionale ad opera della **direttiva (UE) 2025/2205**, entrata in vigore il **25 novembre 2025**. In via generale, gli Stati membri sono tenuti ad adottare le disposizioni di recepimento entro il **26 novembre 2028** e ad applicarle a decorrere dal **26 novembre 2029**, data dalla quale è prevista l'abrogazione della direttiva 2006/126/CE, fatti salvi i termini anticipati stabiliti per specifiche disposizioni.

Al riguardo, si valuti l'opportunità di verificare il coordinamento delle disposizioni del Titolo V e dei relativi allegati con il nuovo quadro normativo unionale recato dalla direttiva (UE) 2025/2205, anche alla luce dell'articolo 174, comma 1, dello schema, secondo cui la disciplina delle patenti di guida e delle relative abilitazioni si conforma al diritto dell'Unione europea.

Sotto il **profilo finanziario**, la relazione tecnica, verificata positivamente dalla Ragioneria generale dello Stato, attribuisce alle disposizioni del Titolo carattere prevalentemente ordinamentale e di riordino di procedimenti già esistenti, da svolgersi da parte delle amministrazioni competenti nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, con oneri, ove previsti, a carico dei soggetti interessati.

L'**articolo 173** (*Requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione di animali*) stabilisce che, fatte salve le disposizioni specifiche in materia di carta di qualificazione del conducente, **l'età e i requisiti fisici e psichici** previsti per chi guida veicoli o conduce animali sono disciplinati negli **Allegati V.2 e V.3**.

La disposizione corrisponde, per i profili relativi ai requisiti di età e di idoneità psicofisica, all'**articolo 115 del codice vigente**, la cui disciplina è in larga parte ricollocata negli **Allegati V.2 e V.3**; essa svolge una funzione di raccordo tra le disposizioni generali del codice e la disciplina di dettaglio contenuta negli Allegati.

I **requisiti minimi di età** sono fissati dall'**articolo 2, comma 1, dell'Allegato V.2**, che riprende l'articolo 115, comma 1, del codice vigente: **quattordici anni** per i veicoli a trazione animale e la conduzione di animali e, sul territorio nazionale, per i veicoli della categoria AM senza passeggeri (**lettera *a)***); **sedici anni** per le categorie AM, A1 e B1 (**lettera *b)***); **diciotto anni** per le categorie A2, B, BE, C1 e C1E (**lettera *c)***); **venti anni** per la categoria A, se il conducente è titolare della categoria A2 da almeno due anni (**lettera *d)***); **ventuno anni** per i tricicli della categoria A, per le categorie C, CE, D1 e D1E, per i veicoli per i quali è richiesto il certificato di abilitazione professionale KA o KB e per i veicoli in servizio di emergenza (**lettera *e)***); **ventiquattro anni** per la categoria A e per le categorie D e DE (**lettera *f)***).

L'articolo 2, comma 1, lettera *a)*, numero 3), dell'**Allegato V.2** prevede espressamente l'età minima di **quattordici anni** per la conduzione dei **monopattini a propulsione prevalentemente elettrica** e dei **cicli a propulsione**.

Per i monopattini elettrici tale requisito è già stabilito dall'articolo 1, comma 75-*octies*, della **legge 27 dicembre 2019, n. 160**; la disposizione dello schema ne determina pertanto la collocazione nella disciplina generale dei requisiti di età per la guida, introducendo al contempo un'espressa previsione relativa ai **cicli a propulsione**. Questi ultimi sono definiti dall'**Allegato I.1** come veicoli a pedali rispondenti alla normativa unionale in materia di omologazione per la sottocategoria internazionale **L1e-A**, dotati di propulsione ausiliaria destinata principalmente ad assistere la pedalata, interrotta a una velocità non superiore a **25 km/h**, e avente potenza nominale continua o netta massima non superiore a **1.000 W**. La previsione è riconducibile all'articolo 35, comma 3, lettera *l)*, numero 1),

della **legge n. 177 del 2024**, relativo alla revisione delle regole di circolazione dei cicli a propulsione e dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica.

Con riferimento all'**articolo 2, comma 1, lettera *e)*, numero 4), dell'Allegato V.2**, si segnala che, ai fini dell'individuazione dell'età minima per la guida dei veicoli in servizio di emergenza, la disposizione richiama gli **«articoli 1.V.1 e 1.V.2 del codice»**. Tale riferimento non risulta coerente con la numerazione degli articoli dello schema e appare riconducibile a una numerazione redazionale non aggiornata.

Si valuti pertanto l'opportunità di correggere il rinvio, individuando puntualmente le disposizioni del codice cui si intende fare riferimento.

La disciplina della **validità delle patenti in relazione all'età del titolare** e delle **limitazioni alla guida di determinate categorie di veicoli**, attualmente contenuta negli articoli 115 e 126 del codice vigente, è riorganizzata nell'**articolo 12 dell'Allegato V.3**, relativo alla validità amministrativa delle patenti di guida (per il quale si rinvia alla scheda sul Capo II del presente Titolo).

Ai sensi del **comma 2**, le patenti delle categorie **C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE** hanno validità quinquennale fino al compimento del sessantacinquesimo anno di età e biennale dai **65 ai 70 anni**, previo accertamento dei requisiti fisici e psichici presso la **commissione medica locale**. Il **comma 3** stabilisce inoltre specifiche limitazioni alla guida dopo il compimento dei **70 anni**, consentendo ai titolari di patente C e CE di condurre autotreni e autoarticolati di massa complessiva a pieno carico non superiore a **20 tonnellate**, purché non esercitino attività di autotrasporto professionale per conto di terzi, e ai titolari di patente D e DE di condurre i veicoli per i quali è richiesta, rispettivamente, la patente B o BE, ferma restando la possibilità di riclassificazione nei casi previsti.

L'**articolo 115, comma 2**, del codice vigente stabilisce che chi guida veicoli a motore non può aver superato: *a)* sessantacinque anni per guidare autotreni e autoarticolati la cui massa complessiva a pieno carico sia superiore a 20 t; *b)* sessanta anni per guidare autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati e autosnodati adibiti al trasporto di persone. In entrambi i casi il limite può essere elevato, anno per anno, fino a **sessantotto anni** qualora il conducente consegua uno specifico attestato sui requisiti fisici e psichici, a seguito di visita medica specialistica annuale, con oneri a carico del richiedente.

Secondo la **relazione illustrativa**, l'intervento intende razionalizzare una disciplina definita «distonica» e in parte contraddittoria, attualmente distribuita tra gli articoli 115 e 126 del codice vigente, tenendo conto anche dei principi affermati dalla **Corte di giustizia dell'Unione europea nella sentenza del 18 gennaio 2024, causa C-227/22**.

L’**articolo 174** (*Titoli abilitativi*) reca la disciplina generale della patente di guida e delle abilitazioni professionali e stabilisce, in apertura, che essa si **conforma al diritto dell’Unione europea** (**comma 1**); secondo la relazione illustrativa, la previsione assume una funzione ordinante dell’intera materia, caratterizzata da un elevato grado di armonizzazione sovranazionale.

La **patente**, conforme al modello unionale e a quanto disciplinato dall’Allegato V.1, è rilasciata dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai soggetti in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti dall’Allegato V.3 e residenti in Italia ai sensi del comma 10 (**comma 2**).

La disposizione riprende l’articolo 116, commi 1 e 3, del codice vigente. Il **comma 3** riproduce il **principio di unicità** della patente rilasciata da uno Stato membro dell’Unione europea o dello Spazio economico europeo (articolo 116, comma 7, del codice vigente).

Il **comma 4** prevede in termini generali l’annotazione sulla patente, mediante **codici unionali o nazionali**, delle condizioni alle quali il conducente è abilitato a guidare, delle limitazioni e degli adattamenti del veicolo; il **comma 5** rinvia all’**Allegato V.1** per le caratteristiche del modello di patente, i codici unionali armonizzati e i codici nazionali, e all’**Allegato V.2** per i veicoli che ciascuna patente abilita a condurre e per la gradualità e le equivalenze.

L’**Allegato V.1** disciplina il **modello di patente**, che può essere modificato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti il Ministro dell’interno e il Ministro per la pubblica amministrazione, previo accordo con la Commissione europea (articolo 1, comma 1), le specifiche antifalsificazione e l’eventuale inserimento di un *microchip* (articolo 1, commi 2 e 3) e le caratteristiche fisiche della scheda (articolo 2).

La **Tabella A** reca gli elementi di sicurezza, i contenuti delle due facciate della patente e i **codici**: i codici da 01 a 99, armonizzati a livello unionale, e i codici da 100 in poi, nazionali e validi solo in Italia. Tra questi ultimi, la relazione illustrativa segnala come nuovo il **codice 123** («Esclusione di limitazioni neopatentati»), destinato al candidato già titolare di una patente non convertibile rilasciata da uno Stato terzo che consegua la patente in Italia. Tra i codici unionali figurano, tra l’altro, i codici 96.01, 96.02 e 96.03 e i codici 98.01 (periodo di prova) e 98.02 (guida accompagnata), riconducibili alla direttiva (UE) 2025/2205.

Come si evince dal testo dell'Allegato e diversamente da quanto indicato nella relazione tecnica, l'Allegato V.1 – pur richiamando nel titolo anche i modelli del certificato di abilitazione professionale, della carta di qualificazione del conducente e del certificato di formazione professionale per le merci pericolose – reca la sola disciplina del modello di patente; il modello dei certificati KA e KB è rimesso al regolamento di cui all'articolo 289 (Allegato V.2, articolo 1, comma 6).

L'**articolo 1 dell'Allegato V.2** individua le **categorie di patente** (AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE) e i veicoli che ciascuna abilita a condurre, mentre l'**articolo 3** disciplina i criteri di **gradualità** ed **equivalenza** tra le categorie. Secondo la tavola di raffronto, negli articoli citati confluiscono le corrispondenti disposizioni dell'articolo 116 del codice vigente.

Per la **categoria B**, oltre alla possibilità di trainare un rimorchio di massa massima autorizzata non superiore a **750 kg** e, alle condizioni previste, una combinazione di veicoli di massa massima autorizzata complessiva non superiore a **4.250 kg**, con apposizione del **codice unionale 96**, l'articolo 1, comma 1, lettera *f)*, dell'Allegato V.2 prevede le seguenti **ulteriori abilitazioni**, indicate dalla relazione illustrativa come innovative: decorsi **due anni dal primo rilascio** della patente B, guida di autoveicoli di massa massima autorizzata superiore a **3.500 kg** e non superiore a **4.250 kg**. Qualora sia agganciato un rimorchio, la massa massima autorizzata complessiva non deve superare **5.000 kg**; in tale ipotesi sono richiesti il superamento di un esame di guida o una specifica formazione, secondo le disposizioni impartite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con apposizione del **codice unionale 96.03** (numero *3)*); guida di **autocaravan o camper** di massa massima autorizzata superiore a **3.500 kg** e non superiore a **4.250 kg**, anche in combinazione con un rimorchio, purché la massa massima autorizzata complessiva non superi **5.000 kg**. L'abilitazione, contraddistinta dal **codice unionale 96.02**, è subordinata al superamento di un esame di guida o a una specifica formazione (numero *4)*); guida di **veicoli di emergenza**, tra cui quelli della polizia, le ambulanze e i veicoli della protezione civile e dei vigili del fuoco, di massa massima autorizzata superiore a **3.500 kg** e non superiore, anche in combinazione con un rimorchio, a **5.000 kg**. La guida è consentita a conducenti che abbiano compiuto **venti anni**, esclusivamente per le finalità cui il veicolo è destinato, comprese le necessarie attività di manutenzione e prova, previo superamento di un esame di guida o svolgimento di una specifica formazione, con apposizione del **codice unionale 96.01**. (numero *5)*); guida di **autoveicoli alimentati con combustibili alternativi**, in combinazione con un rimorchio, quando la massa massima autorizzata complessiva supera **4.250 kg** ma non **5.000 kg**, previo superamento di un esame di guida o svolgimento di una specifica formazione, con apposizione del **codice unionale 96.03** (numero *6)*).

Si segnala che l'**articolo 1, comma 1, lettera *f)*, numero 3), dell'Allegato V.2** estende, alle condizioni ivi previste, l'abilitazione della patente B agli autoveicoli di massa massima autorizzata superiore a **3.500 kg** e non superiore a **4.250 kg**, senza richiedere che siano alimentati con combustibili alternativi, diversamente da quanto indicato nella relazione illustrativa. La disposizione prevede inoltre, in caso di traino di un rimorchio, l'apposizione del **codice unionale 96.03**, che la **Tabella A dell'Allegato V.1** riferisce invece ai complessi di veicoli **alimentati con combustibili alternativi**, di massa massima autorizzata complessiva superiore a **4.250 kg** e non superiore a **5.000 kg**. *Si valuti pertanto l'opportunità di verificare il coordinamento tra le disposizioni dei due Allegati, anche al fine di chiarire l'ambito applicativo dell'abilitazione prevista dal numero 3) e le condizioni per l'apposizione del relativo codice unionale.*

I commi successivi dell'**articolo 1** dell'Allegato V.2 disciplinano i **diritti acquisiti** dai titolari di patenti rilasciate prima del 19 gennaio 2013, secondo la Tabella B (**comma 2**), le **patenti speciali** per le persone con disabilità (**comma 3**), la patente limitata ai veicoli con cambio automatico (comma 4), l'estensione di validità ad altre categorie (**comma 5**), i **certificati di abilitazione professionale KA e KB** per i servizi di noleggio con conducente e di taxi, per i quali sono richiesti un'età minima di ventuno anni e la frequenza con profitto di un corso di primo soccorso (**commi 6-8**), la **carta di qualificazione del conducente** (**comma 9**), i certificati richiesti da accordi internazionali per determinati trasporti professionali (**comma 10**) e l'annotazione dei trasferimenti di residenza (**comma 11**).

I **commi 6, 7 e 9 dell'articolo 174** disciplinano distinti profili delle **abilitazioni professionali**: il **comma 6** richiama la conformità alla normativa unionale della disciplina della **carta di qualificazione del conducente** e del **certificato di formazione professionale**; il **comma 7** rinvia all'articolo 1, commi 6, 7 e 8, dell'**Allegato V.2** per i **certificati di abilitazione professionale KA e KB**; il **comma 9** stabilisce che il modello della carta di qualificazione del conducente si conforma alle disposizioni unionali recepite nell'ordinamento nazionale.

Il **comma 8** disciplina il **certificato di formazione professionale (CFP)** per i conducenti che trasportano merci pericolose ai sensi del capitolo 8.2 dell'allegato B dell'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR): il certificato è rilasciato ai sensi della normativa nazionale di attuazione dell'Accordo e in conformità all'articolo 102 dello schema, dai competenti uffici della motorizzazione civile, con le modalità stabilite da apposito provvedimento della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ed è conforme agli Allegati A e B dell'ADR.

La disposizione trasferisce nella fonte primaria il contenuto dell'articolo 315 del regolamento di esecuzione e degli articoli 1 e 3 del decreto ministeriale 6 ottobre 2006.

Il **comma 10** definisce la nozione di **residenza** rilevante ai fini del conseguimento delle patenti e delle abilitazioni professionali e dell'applicazione dell'intero Titolo: la **residenza anagrafica** oppure, per i cittadini di Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, la **residenza normale** in Italia, come definita nell'Allegato I.1 e in conformità all'articolo 6 dell'Allegato V.2.

Rispetto all'articolo 118-*bis*, comma 1, del codice vigente, che fa riferimento alla sola residenza normale dei cittadini dell'Unione e dello Spazio economico europeo, la disposizione richiama espressamente anche la residenza anagrafica.

L'**Allegato I.1** definisce la **residenza normale** come il luogo in cui una persona dimora abitualmente per almeno **centottantacinque giorni all'anno**, per interessi personali o professionali, con criteri specifici per i casi di interessi localizzati in Stati diversi, di missioni a tempo determinato e di frequenza di corsi di studio. L'**articolo 6 dell'Allegato V.2** subordina il rilascio e la conferma di validità della patente alla residenza normale o alla qualifica di studente per almeno sei mesi, detta regole particolari per il personale diplomatico e per il personale delle istituzioni dell'Unione operante nell'ambito della rappresentanza esterna e consente, per il primo rilascio della patente B, di ottenere il titolo nello Stato membro di cittadinanza qualora in quello di residenza normale non sia possibile sostenere le prove in una lingua ufficiale dello Stato di cittadinanza. Secondo la relazione illustrativa, la nozione di residenza normale è stata aggiornata alla direttiva (UE) 2025/2205.

Il **comma 11** riproduce l'articolo 137, comma 2, del codice vigente sul rilascio dei **permessi internazionali di guida**, previa esibizione della patente.

Il **comma 12**, qualificato dalla tavola di raffronto come **nuova introduzione**, prevede che per i conducenti titolari di patenti delle categorie C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E e DE – conseguite in Italia o rilasciate da altro Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero da uno Stato terzo, purché le corrispondenti categorie superiori siano convertibili – che abbiano iniziato un **corso di qualificazione iniziale ordinario**, le disposizioni sul possesso della carta di qualificazione del conducente si applicano **trascorso un anno** dall'inizio del corso. In tale periodo la carta non è richiesta per la guida dei veicoli per i quali è prevista dalla normativa unionale; il beneficio è fruibile **una sola volta**.

Secondo la relazione illustrativa, la misura intende fronteggiare la carenza di autisti professionali nel trasporto di merci per conto di terzi; la nota della tavola di raffronto la descrive come volta a consentire l'ingresso nel territorio dello Stato di

conducenti stranieri che non abbiano ancora completato il ciclo di qualificazione professionale.

Il **comma 13** riproduce l'articolo 508, comma 4, del regolamento di esecuzione, in materia di **traino di veicoli in avaria**: è sufficiente la patente richiesta per il veicolo traente isolato quando sul veicolo trainato sia presente altro conducente, munito di patente e in grado di azionare i dispositivi di frenatura e di sterzo.

Con riferimento al **comma 12**, che consente temporaneamente la guida senza carta di qualificazione del conducente ai soggetti che abbiano iniziato un corso di qualificazione iniziale ordinario, si segnala che l'**articolo 3, paragrafo 1, lettera *a)*, della direttiva (UE) 2022/2561** ammette la guida prima del conseguimento della qualificazione professionale, per un periodo massimo di tre anni, nell'ambito di un **corso di istruzione professionale di durata non inferiore a sei mesi**. *Si valuti pertanto l'opportunità di verificare se le condizioni previste dal comma 12, che fa riferimento all'avvio di un corso di qualificazione iniziale ordinario, siano sufficienti a ricondurre la deroga alla facoltà riconosciuta dalla direttiva.*

L'**articolo 175** (*Requisiti soggettivi per il conseguimento della patente di guida*) individua le **cause ostative** al conseguimento della patente e disciplina il relativo procedimento.

La disposizione riorganizza la materia attualmente regolata dall'**articolo 120 del codice vigente**, riprendendone, con modificazioni, i commi 1, 4 e 5; le disposizioni sulla revoca della patente per sopravvenienza delle condizioni ostative e sull'interdizione dalla conduzione delle biciclette a pedalata assistita sono invece ricollocate nell'**articolo 156** dello schema. Non risulta riprodotta nell'articolo 175 la specifica **sanzione amministrativa pecuniaria** prevista dall'articolo 120, comma 6, del codice vigente per il rilascio di titoli abilitativi in violazione delle condizioni ostative.

Ai sensi del **comma 1**, **non possono conseguire la patente di guida**:

- i delinquenti abituali, professionali o per tendenza che non abbiano ottenuto la **riabilitazione** contemplata dal codice penale (lettera *a)*);
- coloro che sono o sono stati sottoposti a misure di sicurezza personali o alle misure di prevenzione previste dal decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, ad eccezione di quella di cui all'articolo 2 del medesimo decreto, che non abbiano ottenuto, rispettivamente, la riabilitazione contemplata dal codice penale o quella contemplata dal decreto legislativo n. 159 del 2011 (lettera *b)*);
- coloro che sono stati condannati, o hanno riportato sentenza di applicazione della pena su richiesta delle parti, per i reati di cui agli articoli

73 e 74 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, che non abbiano ottenuto la riabilitazione (lettera *c)*); i destinatari del divieto di cui all'articolo 75, comma 1, lettera *a)*, del medesimo testo unico, per tutta la durata del divieto (lettera *d)*).

Rispetto al codice vigente, la disposizione aggiorna il riferimento alle misure di prevenzione, oggi disciplinate dal decreto legislativo n. 159 del 2011 in luogo delle leggi n. 1423 del 1956 e n. 575 del 1965; specifica, per ciascuna delle ipotesi delle lettere *a)*, *b)* e *c)*, il **provvedimento riabilitativo** rilevante, mentre il testo vigente fa salvi, con formula generale, «gli effetti di provvedimenti riabilitativi»; menziona espressamente le sentenze di applicazione della pena su richiesta delle parti; espunge il riferimento ai destinatari dei divieti di cui all'**articolo 75-*bis*, comma 1, lettera *f)***, del testo unico, in ragione – secondo la nota della tavola di raffronto – della dichiarazione di illegittimità costituzionale di tale disposizione.

Il **comma 2**, qualificato come **nuova introduzione**, dispone che il diniego non può essere disposto se sono trascorsi **oltre dieci anni** dalla cessazione dell'esecuzione delle misure di prevenzione o di sicurezza personali o dal passaggio in giudicato della sentenza di condanna per i reati indicati al comma 1, fatti salvi gli effetti delle riabilitazioni nel frattempo intervenute.

Secondo la nota della tavola di raffronto, la disposizione mira a circoscrivere temporalmente l'efficacia delle cause ostative, superando il rischio di limitazioni di carattere sostanzialmente perpetuo non correlate all'attualità della pericolosità sociale del soggetto, e individua nel termine decennale un criterio oggettivo di bilanciamento, in linea con i principi di proporzionalità, ragionevolezza e finalità rieducativa. Si ricorda che, per la **revoca** della patente in caso di sopravvenienza delle condizioni ostative, il codice vigente (articolo 120, comma 2) e l'articolo 156, comma 1, dello schema prevedono un termine di tre anni.

Il **comma 3** prevede che non possono conseguire la patente i soggetti ai quali sia applicata per la seconda volta la revoca della patente a seguito di sentenza di condanna per il reato di cui al **terzo comma dell'articolo 589-*bis* del codice penale (omicidio stradale aggravato).**

Il **comma 4** prevede che l'accertamento dei motivi ostativi di cui ai commi 1 e 3 sia **preventivo al rilascio** dei titoli abilitativi, con le modalità fissate con decreto del Ministero dell'interno, adottato di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; il decreto disciplina altresì le modalità, in forma **esclusivamente informatizzata**, dello scambio delle informazioni necessarie a impedire il rilascio dei titoli e dell'acquisizione dei dati relativi alla revoca disposta ai sensi dell'articolo 156. Non è indicato un termine per l'adozione del decreto.

La disposizione riprende, ampliandone l'oggetto, l'articolo 120, comma 5, del codice vigente, che demanda a un decreto del Ministro dell'interno e del Ministro

delle infrastrutture e dei trasporti le modalità di adeguamento del collegamento telematico tra i sistemi informativi dei due Dicasteri.

Il **comma 5** attribuisce al competente **Ufficio provinciale della Motorizzazione civile** l'adozione dei provvedimenti di **diniego**, sulla base della comunicazione della **Prefettura** competente in base al luogo di residenza del destinatario in ordine agli specifici motivi ostativi; i provvedimenti sono **motivati** sulla base di tale comunicazione e **notificati** all'interessato. Avverso di essi è ammesso **ricorso al Ministro dell'interno**, che decide entro sessanta giorni di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come già previsto dall'articolo 120, comma 4, del codice vigente.

La relazione illustrativa, nella premessa al Titolo, motiva l'intervento con l'esigenza di ovviare alle soccombenze in giudizio per difetto di motivazione che interessano attualmente gli uffici della motorizzazione, ai quali i motivi ostativi, noti alle Prefetture, non vengono comunicati per ragioni di riservatezza.

Il **comma 6**, nuovo, estende l'applicazione dell'articolo a coloro che richiedono la **conversione di patente estera**, secondo le modalità previste dal decreto di cui al comma 4.

L'**articolo 176** (*Guida di filoveicoli*) richiede, per la guida dei filoveicoli, il possesso della **patente di guida per autoveicoli**, della **carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone** e del **certificato di idoneità rilasciato dall'ANSFISA**, su proposta dell'azienda interessata, in conformità all'articolo 5 dell'Allegato V.2 (**comma 1**). La categoria della patente e la carta di qualificazione del conducente devono essere quelle prescritte per i corrispondenti autoveicoli (**comma 2**).

La disposizione riprende l'articolo 118, commi 1 e 2, del codice vigente, che attribuisce il rilascio del certificato al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri e richiede la carta di qualificazione del conducente nel caso della guida di filoveicoli per il trasporto di persone. Secondo la nota della tavola di raffronto, la competenza è attribuita all'**Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA)**, alla quale sono state trasferite le funzioni degli Uffici speciali trasporti a impianti fissi (**USTIF**) ai sensi dell'articolo 12, comma 4-*quater*, del decreto-legge n. 109 del 2018, come modificato dall'articolo 6, comma 1, lettera *b)*, del decreto-legge n. 121 del 2021.

L'**articolo 5 dell'Allegato V.2**, che reca la disciplina del conseguimento del certificato di idoneità già contenuta nell'articolo 118 del codice vigente, prevede un **esame preceduto da un periodo di esercitazioni** nella conduzione di un filoveicolo, svolte con l'assistenza di un guidatore già autorizzato e sotto il controllo di un funzionario tecnico dell'azienda interessata, secondo le modalità stabilite con provvedimento dell'ANSFISA. I candidati che non superano l'esame possono

ripeterlo dopo almeno **trenta giorni**, previa ripetizione del periodo di esercitazioni. Il certificato, rilasciato dall'ANSFISA, è valido soltanto se accompagnato dalla patente di guida e dalla carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone, abilita alla guida presso qualsiasi azienda e ha la **stessa validità temporale della patente**. L'ANSFISA provvede alla conferma del certificato in caso di rinnovo della patente e al suo ritiro qualora la validità di quest'ultima non sia confermata.

L'**articolo 177** (*Guida di particolari categorie di veicoli*) rinvia all'**articolo 4 dell'Allegato V.2** l'indicazione delle patenti prescritte per la guida dei **veicoli agricoli e forestali**, esclusi quelli con conducente a terra, nonché delle **macchine operatrici** e delle **macchine mobili non stradali**, escluse quelle a vapore, che circolano su strada (**comma 1**).

Il **comma 2** demanda a un **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, senza indicazione di un termine per la sua adozione, l'individuazione dei tipi e delle caratteristiche dei veicoli di cui al comma 1 che possono essere guidati da **persone con disabilità** e degli eventuali adattamenti necessari.

La disposizione riprende l'articolo 124 del codice vigente, relativo alle **macchine agricole e alle macchine operatrici**. Secondo la relazione illustrativa e la tavola di raffronto, il suo ambito applicativo è esteso ai **veicoli forestali** e alle **macchine mobili non stradali**, mentre la disciplina delle categorie di patente, attualmente contenuta nell'articolo 124, comma 1, è ricollocata nell'**articolo 4 dell'Allegato V.2**. Quest'ultimo richiede la patente di categoria **A1** per le macchine agricole o i loro complessi che non superino i limiti di sagoma e di peso stabiliti dall'Allegato VI.1 e la velocità di **40 km/h**; la patente di categoria **B** per le altre macchine agricole e per le macchine operatrici; la patente di categoria **C1** per le macchine operatrici eccezionali. Il riferimento ai «mutilati e minorati fisici» è sostituito da quello alle **persone con disabilità**.

Si segnala che, mentre l'**articolo 177, comma 1**, richiama espressamente anche i veicoli forestali e le macchine mobili non stradali, l'**articolo 4, comma 1, dell'Allegato V.2** individua le categorie di patente necessarie con riferimento alle sole macchine agricole e operatrici. *Si valuti pertanto l'opportunità di verificare il coordinamento tra le due disposizioni, al fine di chiarire il regime abilitativo applicabile alle categorie di veicoli espressamente incluse nell'articolo 177.*

L'**articolo 178** (*Esercitazioni di guida*) disciplina il rilascio dell'**autorizzazione a esercitarsi alla guida** (cosiddetto «**foglio rosa**»). Essa è rilasciata a chi ha presentato domanda per sostenere l'esame per la patente o per l'estensione della validità ad altre categorie di veicoli ed è in possesso

dei prescritti requisiti **fisici, psichici e soggettivi**, previo superamento della **prova di controllo delle cognizioni** di cui all'articolo 183, che deve avvenire entro **sei mesi** dalla presentazione della domanda; entro tale termine non possono essere sostenute più di **due prove**. Un **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** stabilisce la disciplina e le modalità di svolgimento delle **esercitazioni obbligatorie**. L'autorizzazione consente all'aspirante di esercitarsi su veicoli delle categorie richieste, purché a fianco dell'aspirante si trovi l'istruttore (**comma 1**).

L'**istruttore** deve essere munito di **patente unionale** valida per la stessa categoria, conseguita da almeno **dieci anni**, ovvero valida per la categoria superiore, ad eccezione della categoria BE e della B96, e non deve avere età superiore a **sessantacinque anni**; egli vigila sulla marcia del veicolo, intervenendo tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità (**comma 2**). Gli autoveicoli utilizzati per le esercitazioni e gli esami di guida sono muniti dei contrassegni previsti dall'articolo 96 (**comma 3**). L'autorizzazione ha validità di **dodici mesi** (**comma 4**).

Il **comma 5** consente agli aspiranti autorizzati a esercitarsi per il conseguimento della **patente di categoria B** di esercitarsi anche alla guida delle **macchine agricole**, nel rispetto dei requisiti relativi all'istruttore, nonché dei **veicoli delle categorie AM e A1**, nel rispetto del principio di gradualità e di equivalenza di cui all'articolo 3, comma 2, lettera *h)*, dell'Allegato V.2 e dell'articolo 96, comma 4.

La disposizione non trova una corrispondenza espressa nell'articolo 122 del codice vigente. In particolare, con la **circolare n. 30678 del 9 ottobre 2026**, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha precisato che, secondo la disciplina vigente, il foglio rosa per la patente B non consente di esercitarsi alla guida dei veicoli delle categorie AM e A1, dovendo le esercitazioni essere effettuate con veicoli idonei alla prova pratica prevista per la categoria richiesta. La previsione dello schema assume pertanto **carattere innovativo** rispetto a tale interpretazione.

L'articolo 178 riprende, con modificazioni, l'articolo 122 del codice vigente, con particolare riferimento ai commi 1, 2, 4, 5-*bis* e 6. Tra le modifiche si segnalano l'espresso richiamo ai **requisiti soggettivi** tra i presupposti per il rilascio dell'autorizzazione, in coerenza con l'accertamento preventivo previsto dall'articolo 175, comma 4; il riferimento alla **patente unionale** dell'istruttore; l'esclusione delle categorie **BE e B96** dal riferimento alla categoria superiore; il rinvio all'articolo 96 per la disciplina dei contrassegni. Le ulteriori disposizioni dell'articolo 122 relative alle esercitazioni senza istruttore sui veicoli che non consentono la presenza di un'altra persona, al divieto di trasporto di passeggeri, alle esercitazioni obbligatorie presso le autoscuole e alle relative violazioni sono ricollocate nell'**articolo 96 dello schema** e, per i profili sanzionatori, nella **Tabella 1**.

L’**articolo 179** (*Guida accompagnata*) consente ai **minori che hanno compiuto diciassette anni**, titolari di patente di categoria **A1 o B1**, la guida, a fini di esercitazione, di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a **3,5 tonnellate**, con esclusione del traino di qualunque tipo di rimorchio e nel rispetto dei limiti di potenza specifica riferita alla tara di cui all’articolo 97, comma 2, **alle condizioni stabilite con il regolamento** adottato ai sensi dell’articolo 289 (**comma 1**).

Il **comma 2**, nuovo, prevede che l’autorizzazione alla guida accompagnata sia **riconosciuta negli altri Stati membri dell’Unione europea** che abbiano introdotto un regime equivalente, a condizione di reciprocità e secondo le modalità stabilite dalla normativa unionale.

La disposizione riprende l’articolo 115, comma 1-*bis*, del codice vigente. Rispetto a questo, il comma 1 non individua più i **requisiti dell’accompagnatore** né il **procedimento di autorizzazione**, che sono rimessi al regolamento; non è più previsto, inoltre, nell’articolato l’obbligo di effettuare preliminarmente almeno **dieci ore di corso pratico presso un’autoscuola**, attualmente previsto dall’articolo 115, comma 1-*ter*. Le ulteriori disposizioni concernenti le condizioni della guida accompagnata, il divieto di trasportare persone diverse dall’accompagnatore, il contrassegno identificativo **«GA»**, le limitazioni alla circolazione e le relative sanzioni sono ricollocate nell’**articolo 96** dello schema e nella **Tabella 1**. Non risultano invece espressamente riprodotte la responsabilità solidale dell’accompagnatore per le sanzioni amministrative pecuniarie, prevista dall’articolo 115, comma 1-*quinquies*, del codice vigente, né la revoca dell’autorizzazione nelle ipotesi contemplate dal successivo comma 1-*sexies*.

Nel **quadro normativo unionale**, l’**articolo 17 della direttiva (UE) 2025/2205** introduce un regime di guida accompagnata che consente il rilascio della **patente di categoria B a conducenti di diciassette anni**, subordinandone l’utilizzo alle condizioni previste dalla direttiva e contraddistinguendolo mediante il **codice unionale 98.02**, riportato anche nella Tabella A dell’Allegato V.1. Tale regime si distingue dalla guida accompagnata disciplinata dall’**articolo 179 dello schema**, che presuppone la titolarità di una patente A1 o B1 e configura la guida accompagnata come esercitazione. La direttiva fa inoltre salve determinate possibilità di guida accompagnata già riconosciute dalle normative nazionali. Il **comma 2 dell’articolo 179** prevede, per l’autorizzazione nazionale, un meccanismo di riconoscimento negli altri Stati membri subordinato alla reciprocità, il cui ambito applicativo va distinto dal regime unionale relativo alle patenti rilasciate ai sensi dell’articolo 17.

Si segnala che l’**articolo 96, comma 10**, richiama l’«accompagnatore di cui al comma 9, lettera *b)*», sebbene il **comma 9 non sia suddiviso in lettere**.

Appare pertanto opportuno correggere il rinvio, facendo riferimento al comma 9 nel suo complesso.

L'**articolo 180** (*Rete dell'Unione europea*) prevede che lo scambio di informazioni con gli altri Stati membri dell'Unione europea e dello Spazio economico europeo relative al rilascio, alla conversione, alla sostituzione, ai duplicati, ai rinnovi di validità, alle revoche delle patenti e alle interdizioni alla guida avvenga mediante la **rete dell'Unione europea delle patenti di guida** (**comma 1**).

La rete può essere utilizzata anche per finalità di controllo previste dalla legislazione dell'Unione (**comma 2**). L'accesso alla rete è protetto e avviene mediante scambi di informazioni sincroni e asincroni, nonché mediante l'invio e la ricezione di messaggi, notifiche e allegati protetti. Lo scambio di informazioni deve conformarsi alla normativa in materia di protezione dei dati personali e l'accesso è riservato alle autorità competenti per il rilascio, la gestione e il controllo delle patenti di guida e delle qualificazioni dei conducenti professionali (**comma 4**). Le informazioni scambiate sono costantemente aggiornate (**comma 5**).

La disposizione riprende l'articolo 116-*bis* del codice vigente, integrandolo con il riferimento alle **interdizioni alla guida** e con le previsioni relative alle modalità tecniche dello scambio delle informazioni (**comma 4**) e al loro aggiornamento (**comma 5**).

Di nuova introduzione è il **comma 3**, che prevede che le autorità competenti, ricevuta la notifica di un'interdizione alla guida disposta da un altro Stato membro nei confronti del titolare di una patente rilasciata in Italia, adottino i provvedimenti necessari per darvi attuazione. La disposizione si inserisce nel quadro della **direttiva (UE) 2025/2206**, del 22 ottobre 2025, che modifica la direttiva (UE) 2025/2205 introducendo un meccanismo di riconoscimento transfrontaliero di determinate interdizioni alla guida. In particolare, la direttiva disciplina la notifica da parte dello **Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione** allo **Stato membro di rilascio della patente**, mediante un certificato standard, e l'adozione da parte di quest'ultimo dei provvedimenti conseguenti, secondo specifiche condizioni e fatti salvi i motivi di esenzione previsti dalla normativa unionale.

CAPO II – DEL RILASCIO E DELLA CONFERMA DI VALIDITÀ DELLE PATENTI

Articoli 181-187
(Del rilascio e della conferma di validità delle patenti)

Gli **articoli da 181 a 187** (**Capo II** del **Titolo V**) disciplinano **l'accertamento dei requisiti fisici e psichici** (articolo 181), il **rilascio della patente** (articolo 182), gli **esami di idoneità** (articolo 183), la **conversione delle patenti estere e militari** (articoli 184, 185 e 186) e la **durata e conferma di validità** dei titoli (articolo 187), rinviando la disciplina tecnica agli **Allegati V.3, V.4 e V.5**. Tra le principali novità figurano: le **linee guida nazionali** per le commissioni mediche locali e la possibilità di attribuirne le funzioni a **centri sanitari privati**; il **certificato** relativo alla **capacità di deambulazione** impedita o sensibilmente ridotta; la rimozione del **codice unionale 78** mediante un corso di formazione; la **validazione della patente mobile** nei casi di conversione; l'estensione della **validità decennale** delle patenti del **gruppo 1** fino al compimento dei **sessantacinque anni**.

Il **Capo II del Titolo V** (**articoli da 181 a 187**), disciplina l'accertamento dei requisiti psico-fisici necessari per la guida, il rilascio della patente, gli esami di idoneità tecnica, la conversione delle patenti estere e militari, nonché la durata e la conferma di validità dei titoli di guida, mentre il Capo I reca la disciplina generale dei requisiti per guidare, delle categorie e delle caratteristiche dei titoli abilitativi e delle esercitazioni.

La materia corrisponde, in larga parte, a quella oggi regolata dagli articoli 116, 119, 121, 123, 126, 136, 136-*bis* e 138 del codice vigente, nonché da disposizioni del regolamento di esecuzione e di attuazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

La **disciplina tecnica** è in larga misura ricondotta agli **Allegati V.3**, relativo ai requisiti fisici e psichici e alla durata e conferma di validità delle patenti, **V.4**, relativo alle modalità di conseguimento delle patenti e delle abilitazioni professionali, e **V.5**, concernente i requisiti, la qualificazione e la formazione degli esaminatori.

Tra le **principali innovazioni** risultanti dallo schema e illustrate nella relazione illustrativa figurano: l'adozione, da parte del Ministero della salute, d'intesa con i Ministeri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti, di linee guida volte ad assicurare criteri uniformi per le valutazioni delle commissioni mediche locali,

anche con riguardo all'idoneità alla guida dei pazienti sottoposti a terapie farmacologiche contenenti sostanze stupefacenti o psicotrope; la possibilità per le commissioni mediche locali di accertare, su richiesta, la capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta e di rilasciare un certificato utilizzabile ai fini della richiesta del contrassegno europeo di parcheggio (EPC); l'aggiornamento della disciplina dei requisiti psicofisici, anche con riguardo alla vista, alle malattie neurologiche, alle disabilità mentali e alle affezioni renali; la possibilità di rimuovere il codice unionale 78, relativo alla guida dei soli veicoli con cambio automatico, mediante la frequenza di un corso teorico e pratico su veicoli dotati di cambio manuale presso un'autoscuola; la disciplina della riconversione in patente italiana di titoli rilasciati da Stati terzi derivanti da una precedente patente italiana; la previsione di procedure di validazione informatica ai fini dell'attivazione della patente di guida mobile nei casi di conversione previsti dagli articoli 184 e 185; la possibilità di attribuire, secondo requisiti, caratteristiche, tariffe e modalità stabiliti con apposito decreto, lo svolgimento delle funzioni delle commissioni mediche locali a centri sanitari privati già riconosciuti da enti pubblici e sottoposti al controllo del Ministero della salute; l'introduzione del codice nazionale 123 per la patente italiana conseguita per esami da chi sia già titolare di una patente di uno Stato terzo non convertibile; l'estensione a dieci anni della durata delle patenti delle categorie AM, A1, A2, A, B1, B e BE rilasciate o confermate prima del compimento del sessantacinquesimo anno di età, in luogo dell'attuale soglia dei cinquanta anni.

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 *aa)***, relativo alla razionalizzazione della disciplina dei titoli abilitativi alla guida, con semplificazione delle procedure e coordinamento delle competenze dei soggetti intervenienti, la **lettera *bb)***, relativa al riordino e alla semplificazione della disciplina della conferma di validità della patente per i conducenti con disabilità, diabetici e affetti da patologie neurologiche, e la **lettera *cc)***, relativa al riordino e alla semplificazione della composizione delle commissioni mediche locali, anche mediante l'eventuale svolgimento delle relative funzioni da parte **di centri sanitari privati**. Vengono inoltre in rilievo il **comma 3, lettere *a)* e *c)***, rispettivamente in materia di riorganizzazione e coordinamento della disciplina e di armonizzazione con la normativa in materia di disabilità, nonché il principio generale di cui al **comma 2, lettera *a)***, che prevede il miglioramento della qualità, della trasparenza e dell'efficienza dell'azione amministrativa anche attraverso la completa digitalizzazione e automazione delle procedure.

Sotto il **profilo finanziario**, la relazione tecnica evidenzia che le disposizioni intervengono prevalentemente su procedimenti già svolti dagli uffici della Motorizzazione civile, dalle commissioni mediche locali, dai medici certificatori, dagli organi sanitari periferici di Rete Ferroviaria Italiana, dalle autorità diplomatico-consolari e dagli altri soggetti autorizzati. Le relative attività sono svolte utilizzando strutture, professionalità e sistemi informatici già operativi e continuano a essere assoggettate, per le operazioni richieste dagli interessati, ai diritti e alle tariffe vigenti, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L’**articolo 181** (*Accertamento dei requisiti psico-fisici per la guida di veicoli*) riprende sostanzialmente la disciplina dell’articolo 119 del codice vigente.

Il **comma 1** esclude dal conseguimento della patente, dell’autorizzazione a esercitarsi alla guida e dell’autorizzazione alla **guida accompagnata** il soggetto con **disabilità fisica, psichica, anatomica o funzionale** tale da impedire di condurre con sicurezza veicoli a motore.

Il codice vigente fa riferimento a chi sia affetto da «malattia fisica o psichica, deficienza organica o minorazione psichica, anatomica o funzionale».

Il **comma 2** rinvia all’**Allegato V.3** la definizione dei **requisiti fisici e psichici** per il rilascio, la conferma e la revisione delle patenti e delle abilitazioni professionali, nonché dei tipi e delle caratteristiche dei veicoli che possono essere guidati con le **patenti speciali delle categorie A, B, C e D**, oggi demandati al regolamento di esecuzione (articolo 119, comma 8, lettere *a)* e *d)*, del codice vigente).

L’accertamento è effettuato da **medici monocratici**, dai **medici certificatori** di cui all’articolo 103 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 ovvero da **commissioni mediche locali**; sono rimessi al regolamento di cui all’articolo 289 le modalità di rilascio e i modelli dei certificati medici, nonché la composizione e il funzionamento delle commissioni.

L’**articolo 103, comma 1, lettera *a)***, del decreto legislativo n. 112 del 1998 affida le funzioni relative all’accertamento medico dell’idoneità alla guida a medici abilitati a seguito di esame per titoli professionali e iscritti in apposito albo tenuto a livello provinciale. L’**articolo 119, comma 2**, del codice vigente affida l’accertamento all’ufficio medico-legale dell’azienda sanitaria locale e, in alternativa, a un medico responsabile dei servizi di base del distretto sanitario, a un medico appartenente al ruolo dei medici del Ministero della salute, a un ispettore medico delle Ferrovie dello Stato, a un medico militare in servizio permanente effettivo o in quiescenza, a un medico del ruolo professionale dei sanitari della Polizia di Stato, a un medico del ruolo sanitario del Corpo nazionale dei vigili del fuoco o a un ispettore medico del Ministero del lavoro e delle politiche sociali; l’elenco confluisce nell’**articolo 1 dell’Allegato V.3**, che si riferisce ora ai medici della Direzione Sanità di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Sono **nuove** le previsioni del **comma 2** secondo cui il **Ministero della salute**, d’intesa con i Ministeri dell’interno e delle infrastrutture e dei trasporti, adotta apposite **linee guida** per assicurare una **disciplina uniforme**, sull’intero territorio nazionale, della **valutazione dell’idoneità alla guida**, nel rispetto dei principi di proporzionalità e appropriatezza clinica delle valutazioni delle commissioni mediche locali, senza indicazione di un

termine per la loro adozione; in caso di esito positivo è rilasciato il **certificato di idoneità**; qualora il medico monocratico accerti patologie incompatibili con l'idoneità alla guida, si procede alla **revisione della patente** ai sensi dell'articolo 154, comma 2, lettera *d)*; qualora l'«accertamento di cui al terzo periodo» sia effettuato dalla commissione medica locale, l'interessato può ottenere una **nuova certificazione** dagli organi sanitari periferici di **Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI)** dalla quale emerga una diversa valutazione.

Al riguardo, si valuti anzitutto l'opportunità di chiarire il rinvio all'articolo 154, comma 2, lettera d). Tale disposizione riguarda infatti l'accertamento, in soggetti già titolari di patente, di patologie incompatibili con l'idoneità alla guida, mentre il comma 2 dell'articolo 181 disciplina l'accertamento dei requisiti fisici e psichici anche ai fini del primo rilascio della patente e delle abilitazioni professionali.

Si segnala inoltre che l'ultimo periodo del medesimo comma richiama l'«accertamento di cui al terzo periodo» effettuato dalla commissione medica locale. Il terzo periodo disciplina tuttavia le modalità di rilascio e i modelli dei certificati medici, nonché la composizione e il funzionamento delle commissioni, mentre l'accertamento dei requisiti fisici e psichici è previsto dal secondo periodo. Si valuti pertanto l'opportunità di correggere il rinvio interno.

Il **comma 3** riprende l'articolo 119, comma 8, lettera *c)*, del codice vigente sull'**integrazione delle commissioni** con un medico dei servizi territoriali della riabilitazione e con un ingegnere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per gli aspiranti conducenti con **disabilità fisica**, e con un medico dei servizi **per le patologie alcolcorrelate**, nonché sulla facoltà di farsi assistere da un medico di fiducia. Il **comma 4** riprende l'articolo 119, comma 9, sulla possibile integrazione dell'accertamento con una **valutazione psicodiagnostica**. I **commi 5 e 6** trasferiscono nel codice, secondo la relazione illustrativa, la disciplina dell'articolo 324 del regolamento di esecuzione sui **tempi di reazione** richiesti per le **patenti professionali** (classificazione almeno nel quarto decile della scala) e sulle prove di attenzione, di percezione e di personalità, da effettuarsi da psicologi con specifica formazione nel settore della sicurezza stradale.

Con riferimento al comma 5, andrebbe valutata l'opportunità di aggiornare il riferimento alle patenti «delle categorie C, D ed E», considerato che la categoria E non costituisce più una categoria autonoma e che la classificazione vigente contempla, tra l'altro, le categorie CE e DE, nonché le relative sottocategorie.

Il **comma 7**, **di nuova introduzione**, attribuisce alle **commissioni mediche locali** il compito di accertare, su richiesta, la **capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta**, rilasciando un certificato

utilizzabile ai fini della richiesta del **contrassegno europeo di parcheggio** (EPC).

Al riguardo, andrebbe valutato il coordinamento con l'articolo 65, comma 2, lettera a), dello schema, in base al quale la capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta e le altre condizioni ivi previste ai fini del rilascio del contrassegno EPC sono accertate dall'ufficio medico-legale dell'azienda sanitaria locale o dall'Unità di valutazione di base di cui all'articolo 4 della legge 5 febbraio 1992, n. 104, senza un espresso riferimento alla certificazione rilasciata dalle commissioni mediche locali ai sensi dell'articolo 181, comma 7.

Il **comma 8** riprende l'articolo 119, comma 5, del codice vigente: le commissioni comunicano all'ufficio della motorizzazione civile il giudizio di **inidoneità temporanea o permanente**, ai fini della sospensione o della revoca della patente ai sensi dell'articolo 155, e le riduzioni di validità o le prescrizioni, ai fini del rilascio del duplicato; i provvedimenti possono essere modificati se l'interessato produce, a sua richiesta e a sue spese, una nuova certificazione degli organi sanitari di RFI. La certificazione di RFI deve essere prodotta, a pena di **decadenza**, entro **centoventi giorni** dal rilascio di quella della commissione medica locale e comunque entro i termini utili per la proposizione del ricorso al tribunale amministrativo regionale o del ricorso straordinario al Presidente della Repubblica; se l'interessato dimostra di aver richiesto la visita entro i centoventi giorni, l'ufficio procede al **riesame in autotutela**. Per i soggetti affetti da **diabete**, gli organi di RFI sono integrati da un medico specialista in diabetologia diverso da quello che ha integrato la commissione; negli altri casi, RFI individua gli accertamenti necessari sulla base dei requisiti dell'Allegato V.3.

Secondo la relazione illustrativa, le principali innovazioni riguardano la definizione puntuale del termine di centoventi giorni e delle conseguenze della sua inosservanza e l'individuazione degli accertamenti effettuabili da RFI.

Sotto il profilo della formulazione, l'ultimo periodo del comma 8 richiama la certificazione medica «di cui al quinto periodo», mentre il periodo immediatamente precedente fa riferimento alla certificazione «di cui al terzo periodo». Poiché è il terzo periodo del comma a introdurre la nuova certificazione rilasciata dagli organi sanitari periferici di RFI, andrebbe valutata l'opportunità di correggere il rinvio al quinto periodo.

Il **comma 9** riprende l'articolo 119, comma 6, che qualifica come **atti definitivi** i provvedimenti adottati in caso di accertato difetto dei requisiti.

Come si evince dal testo e diversamente da quanto indicato nella relazione illustrativa e nella relazione tecnica, il comma 8 non prevede l'integrazione degli organi sanitari di RFI con un dipendente del Ministero delle infrastrutture e dei

trasporti in possesso della laurea in ingegneria nei casi riguardanti persone con disabilità sensoriali o con mutilazioni o minorazioni degli arti o della colonna vertebrale, indicata da entrambe le relazioni e, nella premessa al Titolo, tra le principali novità. La relazione illustrativa riferisce inoltre che, per le richieste di visita presentate oltre il termine di centoventi giorni, l'interessato deve previamente ottenere dalla motorizzazione una specifica autorizzazione alla trattazione del caso; anche tale previsione non trova riscontro nel testo.

Il **comma 10**, **di nuova introduzione**, prevede che le linee guida di cui al comma 2 definiscano criteri uniformi anche per la valutazione dell'idoneità alla guida dei **pazienti sottoposti a terapie farmacologiche** contenenti **sostanze stupefacenti o psicotrope** per condizioni morbose acute o croniche, con modelli standardizzati per la valutazione funzionale, la relazione specialistica e l'attestazione sanitaria. A tal fine, presso il **Ministero della salute** può essere istituito un **tavolo di lavoro**, con la partecipazione del competente Dipartimento della Presidenza del Consiglio dei ministri e dei Ministeri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti, per promuovere un **programma multicentrico di ricerca clinica e tossicologico-forense**, eventualmente integrato da rappresentanti delle società scientifiche o di ulteriori organismi.

Il **comma 11**, **di nuova introduzione**, demanda a un **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, di concerto con i Ministri della salute e dell'economia e delle finanze, sentito il Garante per la protezione dei dati personali, l'individuazione dei requisiti, delle caratteristiche, della composizione, delle **tariffe** e delle modalità di funzionamento per lo svolgimento delle **funzioni delle commissioni mediche locali** da parte di **centri sanitari privati**, purché già riconosciuti da enti pubblici e sottoposti al controllo del Ministero della salute; non è indicato un termine per l'adozione del decreto.

L'**Allegato V.3**, richiamato dagli articoli 181 e 187, disciplina i **requisiti fisici e psichici**, le **competenze per il loro accertamento** e la **durata della validità delle patenti**. L'**articolo 1** individua i medici competenti e i casi riservati alle commissioni mediche locali (persone con disabilità, titolari di patenti per il trasporto professionale che abbiano superato i sessantacinque anni, richieste del prefetto o dell'ufficio della motorizzazione, dubbi sull'idoneità emersi dagli accertamenti, soggetti diabetici per le patenti delle categorie C, D, CE, DE e sottocategorie) e prevede, per il primo rilascio di qualunque categoria e per i certificati KA e KB, la certificazione del **non abuso di sostanze alcoliche** e del **non uso di sostanze stupefacenti** o psicotrope, secondo modalità definite con decreto del Ministero della salute,

di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Dipartimento per le politiche antidroga.

L'**articolo 2** distingue i **conducenti** in **gruppo 1** (categorie AM, A, A1, A2, B1, B e BE) e **gruppo 2** (categorie C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E e titolari dei certificati KA e KB) e individua le **patologie** che escludono o condizionano il rilascio (malattie endocrine, affezioni renali, trapianti d'organo), rinviando agli articoli da 3 a 11 per le malattie della vista, le affezioni cardiovascolari, il diabete, l'epilessia, la dipendenza da alcol, le sostanze stupefacenti e i medicinali, le disabilità mentali, le malattie neurologiche e le apnee ostruttive notturne; la funzione uditiva è accertata secondo il regolamento di cui all'articolo 289 (articolo 2, comma 6) e, per il gruppo 2, sulla base del parere della commissione medica locale (articolo 15).

L'**articolo 12** disciplina la **validità amministrativa** delle patenti. Le **patenti del gruppo 1** sono valide **dieci anni** se rilasciate o confermate prima del compimento del sessantacinquesimo anno di età, **cinque anni** oltre tale età, **tre anni** oltre i settanta e **due anni** oltre gli ottanta; le patenti del gruppo 2 sono valide cinque anni fino ai sessantacinque anni e due anni tra i sessantacinque e i settanta, previo accertamento in commissione medica locale, con le limitazioni oltre i settanta anni illustrate nella scheda sul Capo I; le patenti speciali delle categorie AM, A1, A2, A, B1 e B sono valide cinque anni (tre oltre i settanta e due oltre gli ottanta); per i certificati KA e KB l'accertamento è effettuato ogni cinque anni e comunque al rinnovo della patente. Gli **articoli 13 e 14** disciplinano l'**esperimento di guida** e il **declassamento** della patente per requisiti psicofisici.

In base alla **disciplina vigente**, recata dall'**articolo 126 del codice della strada**, la durata della patente varia in relazione alla categoria del titolo e all'età del titolare. Per le patenti delle categorie AM, A1, A2, A, B1, B e BE, la validità è di dieci anni fino al compimento del cinquantesimo anno di età, di cinque anni dopo il superamento dei cinquanta anni e di tre anni dopo il superamento dei settanta anni; al compimento dell'ottantesimo anno di età, la validità deve essere rinnovata ogni due anni. Per le patenti delle categorie C1, C1E, C e CE, la validità è di cinque anni fino al compimento dei sessantacinque anni e, oltre tale età, di due anni, previo accertamento dei requisiti fisici e psichici da parte della commissione medica locale. Per le categorie D1, D1E, D e DE, la validità è di cinque anni e si riduce a tre anni a partire dal settantesimo anno di età, ferme restando le specifiche limitazioni alla guida connesse all'età previste dall'articolo 115. Le patenti speciali delle categorie AM, A1, A2, A, B1 e B hanno, invece, validità di cinque anni, ridotta a tre anni dopo il superamento dei settanta anni; per le patenti speciali delle categorie C1, C, D1 e D si applicano le disposizioni dei commi 3 e 4 dell'articolo 126. Anche per tali patenti, al compimento degli ottanta anni, il rinnovo avviene

ogni due anni. Per i certificati di abilitazione professionale KA e KB, l'accertamento dei requisiti fisici e psichici ai fini del rinnovo è effettuato ogni cinque anni e, comunque, in occasione del rinnovo della patente.

Rispetto a tale disciplina, l'**articolo 12 dell'Allegato V.3 dello schema** modifica in particolare il regime delle patenti del **gruppo 1**, mantenendo la **validità decennale fino al compimento del sessantacinquesimo anno di età**, anziché fino al cinquantesimo, e prevedendo successivamente una validità di **cinque anni oltre i sessantacinque anni**, **tre anni oltre i settanta** e **due anni oltre gli ottanta**. Per le patenti del **gruppo 2**, lo schema mantiene, in linea generale, la validità quinquennale fino ai sessantacinque anni e quella biennale nella fascia successiva prevista per le categorie interessate, nell'ambito della nuova disciplina unitaria contenuta nell'Allegato V.3.

L'**articolo 182** (*Rilascio della patente di guida*) individua le modalità di conseguimento della patente italiana. Previa verifica dei requisiti di **età, psico-fisici e soggettivi**, la patente può essere conseguita a seguito dell'esito favorevole dell'**esame di idoneità** di cui all'articolo 183 ovvero mediante **conversione** di una patente rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, disciplinata dall'articolo 185, da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, alle condizioni stabilite nelle specifiche intese bilaterali, ai sensi dell'articolo 184, oppure di una **patente militare o assimilata** rilasciata ai sensi dell'articolo 34, secondo quanto previsto dall'articolo 186 (**comma 1**).

Il **comma 2** subordina il rilascio alla presentazione di un'apposita **istanza** al competente ufficio del **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, secondo modalità stabilite con provvedimenti del competente Direttore generale. I medesimi provvedimenti disciplinano il procedimento per il **rilascio, l'aggiornamento e il duplicato** delle patenti di guida e delle abilitazioni professionali, attraverso il sistema informatico del Ministero, con l'obiettivo della massima semplificazione amministrativa, anche con il coinvolgimento dei medici di cui all'articolo 181, dei comuni, delle autoscuole e dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.

La disposizione riprende sostanzialmente l'articolo 116, comma 2, del codice vigente, che demanda tali modalità a «decreti dirigenziali», sostituiti nello schema dal riferimento ai «provvedimenti del competente Direttore generale».

Il **comma 3** subordina inoltre il rilascio alle **condizioni di gradualità ed equivalenza** previste dall'articolo 3 dell'Allegato V.2.

Il **comma 4** riprende l'ultimo periodo dell'**articolo 123, comma 7, del codice vigente**, prevedendo che il **corso di formazione** frequentato presso un'autoscuola dal titolare di patente **A1 o A2**, svolto alle condizioni previste

dalla normativa unionale, consenta il conseguimento, rispettivamente, della patente **A2 o A senza sostenere un esame di guida**.

Rispetto alla disposizione vigente, il rinvio puntuale all'articolo 7, paragrafo 1, lettera *c)*, della direttiva 2006/126/CE è sostituito da un più generale riferimento alla **normativa unionale**.

Il **comma 5** dispone che, qualora la prova di capacità e comportamento sia sostenuta su un veicolo dotato di **cambio automatico**, tale circostanza sia indicata sulla patente mediante il **codice unionale 78**, di cui alla Tabella A dell'Allegato V.1. La disposizione introduce la possibilità di **rimuovere il codice 78** a seguito della frequenza, presso un'autoscuola, di un **corso di formazione teorico e pratico su veicoli dotati di cambio manuale**, secondo modalità da stabilire con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; non è previsto un termine per l'adozione del decreto.

L'**articolo 183** (*Esami di idoneità per il conseguimento della patente di guida*) riprende la disciplina dell'articolo 121 del codice vigente. L'**idoneità tecnica** necessaria per il rilascio della patente si consegue mediante il superamento di un esame di **verifica delle capacità e dei comportamenti** e di un esame di **controllo delle cognizioni**, secondo le modalità e i programmi contenuti nell'**Allegato V.4**, anche mediante il ricorso a sussidi audiovisivi, questionari d'esame e ogni altro elemento utile ai fini del giudizio di idoneità; le **prove d'esame sono pubbliche** (**comma 1**).

Le attività di valutazione relative alla patente di guida e alle abilitazioni professionali di cui all'articolo 174 sono svolte da **dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, appositamente abilitati secondo quanto previsto dall'**Allegato V.5**; il mantenimento dell'abilitazione alla funzione di esaminatore richiede un'apposita **attività formativa** secondo le modalità del medesimo Allegato (**comma 2**).

La **prova pratica di guida** non può essere sostenuta prima che sia trascorso **un mese** dalla data di rilascio dell'autorizzazione a esercitarsi alla guida (**comma 3**), in continuità con quanto attualmente previsto dall'articolo 121, comma 8, del codice vigente.

Il **comma 4**, di nuova introduzione, prevede che, entro il periodo di validità dell'autorizzazione, la prova pratica non possa essere sostenuta prima che sia trascorso un mese dalla **modifica del tipo di cambio** del veicolo con cui si intende sostenere l'esame, da automatico a meccanico, ovvero dalla **modifica della categoria richiesta**, ove possibile.

Il **comma 5** riprende il termine minimo di un mese tra una prova sostenuta con **esito sfavorevole** e quella successiva, previsto dall'articolo 121, comma 10, del codice vigente, estendendolo anche all'ipotesi di **assenza non giustificata**. Il **comma 6**, in continuità con l'articolo 121, comma 12, dispone

che la patente sia rilasciata **contestualmente al superamento con esito favorevole dell'esame di guida**.

Il **comma 7**, di nuova introduzione, prevede che, qualora il candidato che consegue per esami la patente italiana sia già titolare di una patente rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo **non convertibile ai sensi dell'articolo 184**, tale circostanza sia indicata sulla patente mediante il **codice nazionale 123**, previsto dalla Tabella A dell'Allegato V.1, secondo modalità stabilite con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Ai titolari di una patente recante tale codice **non si applicano le limitazioni di cui all'articolo 97**, previste per i neopatentati.

L'**Allegato V.4** (*Modalità di conseguimento delle patenti di guida e dei certificati di abilitazione professionale*) si compone della sola **Sezione I** (*Delle patenti di guida*). L'**articolo 1** disciplina l'esame di idoneità tecnica e stabilisce, tra l'altro, che la prova pratica possa essere sostenuta previa prenotazione da far pervenire **non oltre il decimo giorno libero precedente** la data della prova e che, entro il periodo di validità dell'autorizzazione a esercitarsi alla guida, essa possa essere ripetuta **per non più di tre volte**, nel rispetto delle condizioni previste dall'articolo 183, commi 4 e 5. Il medesimo articolo demanda a un decreto del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la disciplina dell'accertamento dei motivi ostativi di cui all'articolo 175, commi 1 e 3, nei confronti di chi chieda l'estensione della patente ad altre categorie ed è esonerato dal ripetere la prova teorica. Gli **articoli da 2 a 5** disciplinano la prova teorica e i relativi programmi, comuni e specifici per le diverse categorie; l'**articolo 6** reca le regole relative alla prova pratica, anche con riferimento al **cambio automatico**; gli **articoli da 7 a 10** individuano i veicoli utilizzabili per le diverse categorie; gli **articoli da 11 a 13** disciplinano le capacità e i comportamenti oggetto della prova; l'**articolo 14** reca i criteri di valutazione; l'**articolo 15** stabilisce che la durata della prova su strada non possa essere inferiore a **venticinque minuti** per le categorie AM, A, A1, A2, B, B1 e BE e a **quarantacinque minuti** per tutte le altre categorie. L'**articolo 16** individua le conoscenze, capacità e comportamenti che il conducente deve possedere e demanda a decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la disciplina dei **contenuti e delle modalità di svolgimento delle prove** di controllo delle cognizioni e delle prove di verifica delle capacità e dei comportamenti, per ogni categoria di patente o di abilitazione, nonché di ulteriori profili relativi all'accesso graduale alle categorie A2 e A.

Va tuttavia rilevato che, nonostante la rubrica dell'Allegato V.4 faccia riferimento anche ai certificati di abilitazione professionale, l'Allegato reca

soltanto la Sezione I, dedicata alle patenti di guida, e non contiene una sezione o una disciplina specificamente dedicata ai certificati di abilitazione professionale KA e KB, ai quali pure rinvia l'articolo 1, comma 7, dell'Allegato V.2.

L'**Allegato V.5** (*Modalità di formazione ed abilitazione degli esaminatori*) stabilisce che gli **esami di idoneità** per il conseguimento della patente di guida, anche all'esito del procedimento di revisione, nonché gli esami e le prove relativi ai certificati per la guida di filoveicoli, al trasporto delle merci pericolose (ADR), ai certificati KA e KB e alla carta di qualificazione del conducente siano effettuati dai **dipendenti in servizio presso il competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** (**articolo 1**). L'**articolo 2** individua le competenze e le norme minime richieste agli esaminatori delle prove pratiche. L'**articolo 3** stabilisce le condizioni generali per l'esercizio della funzione: per gli esaminatori delle categorie **B, AM e A1** sono richiesti, tra l'altro, il possesso della **patente B da almeno tre anni**, il compimento di almeno **ventitré anni di età**, il superamento della formazione iniziale, il rispetto degli obblighi di garanzia della qualità e di formazione continua, un livello di istruzione professionale almeno corrispondente al **livello 3** richiamato dall'Allegato IV della **direttiva (UE) 2025/2205** e l'incompatibilità con l'attività contemporanea di insegnante o istruttore di autoscuola. Per gli esaminatori delle altre categorie sono previsti requisiti ulteriori relativi al possesso della patente o di un titolo professionale equivalente e alla precedente esperienza come esaminatore della categoria B. L'**articolo 5** disciplina la **qualifica iniziale**, prevedendo un corso di formazione e un esame finale comprendente una componente teorica e una pratica. L'**articolo 6** disciplina il **sistema di garanzia della qualità e la formazione continua**: ciascun esaminatore è sottoposto a un **accertamento annuale** e deve essere osservato durante lo svolgimento degli esami **almeno una volta ogni cinque anni**, per un periodo complessivo non inferiore a mezza giornata; ai fini del mantenimento dell'abilitazione è inoltre richiesta una formazione continua minima di **quattro giorni nell'arco di due anni** e una formazione di almeno **cinque giorni nell'arco di cinque anni** finalizzata allo sviluppo e al mantenimento delle capacità pratiche di guida.

L'**articolo 184** (*Conversione delle patenti rilasciate da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo*) riprende la disciplina dell'articolo 136 del codice vigente.

Fermo restando quanto previsto dagli accordi internazionali in vigore per l'Italia, il titolare di una **patente di guida in corso di validità**, rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, che abbia acquisito la **residenza anagrafica in Italia**, può chiederne la conversione in patente italiana, senza sostenere l'esame di

idoneità, qualora ciò sia consentito da **specifiche intese bilaterali, a condizioni di reciprocità**, secondo modalità stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per la cui adozione non è stabilito un termine. La patente italiana è rilasciata previo controllo del possesso dei **requisiti fisici, psichici e soggettivi** previsti dagli articoli 175 e 181 (**comma 1**).

Rispetto all'articolo 136, comma 1, del codice vigente, che richiama i soli requisiti fisici e psichici di cui all'articolo 119, lo schema aggiunge dunque il riferimento ai **requisiti soggettivi**, in coerenza con la disciplina dell'articolo 175, e introduce un espresso rinvio a un **decreto ministeriale** per le modalità della conversione.

Nel testo del comma 1 figura, peraltro, il rinvio all'«**articolo 83**» con riferimento all'esame di idoneità: tale richiamo appare frutto di un **errore materiale**, dovendosi intendere riferito all'**articolo 183**, che disciplina gli esami di idoneità per il conseguimento della patente.

Il **comma 2** dispone che la patente convertita sia **ritirata e restituita** dall'ufficio della motorizzazione all'autorità dello Stato che l'ha rilasciata, con indicazione dei motivi. Ove previsto dagli accordi bilaterali, in caso di **smarrimento della patente estera** la richiesta di conversione è subordinata alla presentazione della denuncia di smarrimento e, non essendo materialmente disponibile il titolo, l'ufficio non procede alla restituzione.

La prima parte della disposizione riproduce una previsione oggi contenuta nell'articolo 136, comma 1, mentre la disciplina specifica del caso di smarrimento costituisce una puntualizzazione ulteriore dello schema.

Il **comma 3** stabilisce che l'avvenuta conversione sia **annotata sulla patente italiana**, sia al momento del rilascio sia in sede di rinnovo o duplicazione e che, ove necessario, sia disposto un **provvedimento di revisione ai sensi dell'articolo 137**.

La disposizione riprende sostanzialmente l'articolo 136, comma 2, del codice vigente, che rinvia attualmente all'articolo 128.

Il rinvio all'articolo 137 appare tuttavia non corretto, in quanto tale disposizione non disciplina la revisione della patente; quest'ultima è regolata, nello schema, dall'articolo 154. Andrebbe pertanto valutata l'opportunità di sostituire il riferimento all'articolo 137 con quello all'articolo 154.

Si rileva inoltre che lo schema **non riproduce**, nell'articolo 184, la previsione contenuta nell'ultimo periodo dell'**articolo 136, comma 1, del codice vigente**, secondo cui le disposizioni sulla conversione si applicano anche alle **abilitazioni professionali**, senza ritiro dell'eventuale documento abilitativo autonomo. Un'analoga estensione è invece espressamente

prevista, per le patenti rilasciate da Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, dall'**articolo 185, comma 4**, dello schema.

Sotto il profilo del coordinamento, andrebbe pertanto valutata l'opportunità di chiarire la disciplina applicabile alle abilitazioni professionali connesse a patenti rilasciate da Stati non appartenenti all'Unione europea o allo Spazio economico europeo.

Il **comma 4** disciplina la **riconversione in patente italiana di una patente rilasciata da uno Stato terzo derivante da una precedente patente italiana**, riprendendo la disciplina dell'articolo 136, comma 4, del codice vigente. In assenza di una specifica intesa bilaterale a condizioni di reciprocità, può essere rilasciata una patente di categoria **non superiore a quella della patente italiana originaria**. Qualora, invece, sia vigente una specifica intesa bilaterale, può essere rilasciata anche una patente di **categoria superiore**, purché tale categoria sia stata conseguita all'estero **per esami** e la relativa conversione sia prevista dalla **tabella di equipollenza**.

Il **comma 5**, di nuova introduzione, prevede che, per le patenti italiane ottenute mediante conversione di patenti rilasciate da Stati non appartenenti all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, l'**attivazione della patente di guida mobile** sia subordinata alla **validazione informatica da parte dell'Ufficio provinciale** che ha gestito la pratica di conversione, nonché alla **restituzione della patente estera** e all'**esibizione del documento di soggiorno in corso di validità**.

Secondo la relazione tecnica, tale previsione è stata introdotta tenendo conto del **Progetto Portafoglio Digitale Italiano – Sistema IT Wallet**, disciplinato dall'articolo 64-*quater* del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, e deve essere attuata mediante i collegamenti informatici e i sistemi già utilizzati dagli uffici provinciali per la gestione delle pratiche di conversione e per l'alimentazione del sistema nazionale delle patenti.

L'**articolo 185** (*Conversione delle patenti rilasciate da uno Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo*) riordina principalmente la disciplina recata dall'articolo 136-*bis*, commi da 3 a 6, del codice vigente, integrandola con ulteriori disposizioni e riprendendo, al comma 10, anche una previsione dell'articolo 136, comma 3.

Il titolare di una patente rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbia acquisito la **residenza in Italia** come definita nell'Allegato I.1, può chiederne la **conversione in patente italiana**, valida per le medesime categorie per le quali è abilitato, **senza sostenere l'esame di idoneità** di cui all'articolo 183 e nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 187, comma 5. Le modalità di presentazione dell'istanza sono

definite con provvedimento della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (**comma 1**). L'ufficio della motorizzazione verifica la **validità della patente**, anche attraverso lo scambio di informazioni mediante la **rete dell'Unione europea delle patenti di guida** di cui all'articolo 180 (**comma 2**); la patente convertita è **ritirata e restituita** all'autorità dello Stato che l'ha rilasciata, precisandone i motivi (**comma 3**); le disposizioni dei commi 1, 2 e 3 si applicano anche alle **abilitazioni professionali** (**comma 4**).

Quest'ultima previsione riprende sostanzialmente l'articolo 136-*bis*, comma 3, del codice vigente. Va tuttavia osservato che la disposizione vigente precisa che, per le abilitazioni professionali, non si procede al ritiro dell'eventuale **documento abilitativo a sé stante**; tale precisazione **non è espressamente riprodotta** nell'articolo 185, comma 4, dello schema.

Il **comma 5** stabilisce che il titolare di una patente unionale **priva di limiti di validità amministrativa** ovvero avente una **validità non coerente con le vigenti disposizioni unionali** proceda alla conversione trascorsi **due anni dall'acquisizione della residenza in Italia**; si applicano inoltre le disposizioni dell'articolo 187, comma 5.

Rispetto al testo dell'articolo 136-*bis*, comma 3, del codice vigente, che menziona espressamente le sole patenti prive di limiti di validità amministrativa, lo schema estende quindi espressamente l'obbligo anche alle patenti aventi una validità amministrativa non conforme alle disposizioni unionali e coordina tale disciplina con quella dell'esperimento di guida prevista dall'articolo 187, comma 5.

Il **comma 6** riprende la disciplina dell'articolo 136-*bis*, comma 6, del codice vigente relativa al rilascio del **duplicato in caso di smarrimento o sottrazione**. L'ufficio della motorizzazione procede al rilascio del duplicato per conversione sulla base delle informazioni in proprio possesso, anche acquisite mediante la rete unionale ai sensi del comma 2, ovvero, se necessario, delle informazioni fornite dalle autorità dello Stato che ha rilasciato la patente originaria.

Il **comma 7**, di nuova introduzione, stabilisce che, ferme restando le ipotesi previste dall'articolo 187, comma 5, settimo periodo, la conversione di una **patente unionale scaduta da più di cinque anni** al momento della presentazione dell'istanza sia subordinata all'**esito positivo di un esperimento di guida**.

Al riguardo, si segnala che il rinvio all'articolo 187, comma 5, «settimo periodo» non appare corretto. Il settimo periodo di tale comma dispone infatti che «si applicano le disposizioni di cui all'articolo 135», mentre la disposizione relativa alla decorrenza del quinquennio nelle ipotesi di cui all'articolo 185, comma 5, è contenuta nell'ottavo periodo. Andrebbe

pertanto valutata l'opportunità di sostituire il riferimento al «settimo periodo» con quello all'«ottavo periodo».

Il **comma 8** riprende l'articolo 136-*bis*, comma 4, del codice vigente, prevedendo l'applicazione della disciplina della revisione di cui all'articolo 154 ai titolari di patente unionale residenti in Italia e stabilendo che, a tal fine, il titolare debba procedere alla **conversione della patente prima di sottoporsi alla revisione**.

Rispetto al codice vigente, che consente alternativamente il «riconoscimento o la conversione» della patente prima della revisione, lo schema contempla soltanto la conversione.

Il **comma 9** esclude l'applicazione dell'articolo quando la patente della quale si richiede la conversione sia **sospesa o revocata dallo Stato che l'ha rilasciata**, in continuità con l'articolo 136-*bis*, comma 5, del codice vigente. Il medesimo comma dispone inoltre l'applicazione dell'**articolo 184, comma 5**, estendendo così alle conversioni delle patenti unionali il sistema di **validazione informatica ai fini dell'attivazione della patente di guida mobile**. La relazione illustrativa conferma espressamente tale estensione.

Il **comma 10** riprende l'articolo 136, comma 3, del codice vigente, prevedendo che **non si proceda alla conversione** di una patente di guida europea derivante da una patente rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo con il quale **l'Italia non abbia concluso intese bilaterali**.

L'**articolo 13 dell'Allegato V.3** disciplina l'**esperimento di guida**. Il **comma 2** stabilisce, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 154, che l'esperimento previsto dall'articolo 187, comma 5, trovi applicazione per le patenti scadute da più di cinque anni, secondo la scadenza risultante dall'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. Il **comma 3** dispone inoltre che l'esperimento di guida sia effettuato anche quando sia richiesta la conversione di una patente rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo avente **validità amministrativa illimitata** oppure **difforme dalle disposizioni unionali armonizzate**. Il **comma 4** stabilisce testualmente che, «nelle ipotesi di cui al comma 2», il termine previsto dall'articolo 187, comma 5, decorre dal giorno successivo al compimento dei due anni dall'acquisizione della residenza. Per le ipotesi specificamente disciplinate dall'**articolo 185, comma 5**, è comunque lo stesso **articolo 187, comma 5**, a precisare che il periodo di cinque anni decorre dalla scadenza del termine di due anni previsto per la conversione.

L'**articolo 186** *(Conversione delle patenti militari o assimilate)* disciplina la **conversione delle patenti militari o assimilate**.

In particolare, la disposizione prevede che **i titolari delle patenti** rilasciate ai sensi dell'**articolo 34** possano ottenere la patente civile per i veicoli delle corrispondenti categorie **senza sostenere l'esame di idoneità** di cui all'articolo 183, purché la richiesta sia presentata per il tramite dell'autorità di appartenenza durante il servizio o **non oltre un anno** dal congedo o dalla cessazione dal servizio.

Al riguardo, si ricorda che l'**articolo 34, comma 13**, equipara ai soggetti individuati dal comma 1, ai fini dell'applicazione delle disposizioni del medesimo 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 e operanti nel settore del soccorso sanitario o della protezione civile.

La corrispondenza tra le diverse categorie di patenti è definita attraverso una **tabella di equipollenza**, stabilita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero o con l'ente dal quale dipende il titolare della patente.

Secondo la relazione tecnica, la disposizione si pone in **continuità con l'articolo 138, comma 5** del codice vigente, e conferma un procedimento di conversione già ricompreso nelle competenze degli **uffici della Motorizzazione civile** e delle amministrazioni interessate. La predisposizione e l'aggiornamento della tabella di equipollenza sono svolti dal MIT e dalle amministrazioni concertanti nell'ambito delle rispettive competenze.

L'**articolo 187** (*Durata e conferma della validità delle patenti di guida*) riordina la disciplina dell'articolo 126 del codice vigente. La conferma della validità delle **patenti di guida** e dei **certificati di abilitazione professionale** è subordinata alla **residenza**, come definita nell'Allegato I.1, e alla permanenza dei **requisiti fisici e psichici di idoneità alla guida** prescritti per la specifica categoria, accertati ai sensi dell'articolo 181 (**comma 1**).

Il riferimento alla residenza costituisce un elemento espresso ulteriore rispetto all'articolo 126, comma 1, del codice vigente, che subordina la conferma alla sola permanenza dei requisiti fisici e psichici.

La **durata della validità amministrativa** delle patenti è commisurata alla categoria e all'età del titolare secondo quanto previsto dall'**Allegato V.3** (**comma 2**). All'esito del rinnovo, il titolare riceve un **duplicato della patente** e, ricevuto il nuovo documento, procede alla **distruzione di quello sostituito** (**comma 3**).

Il **comma 4** stabilisce, fatto salvo quanto previsto dal comma 5, che il procedimento per il **duplicato conseguente al rinnovo di validità** sia svolto in **modalità telematica**, attraverso il sistema informatico del Ministero delle

infrastrutture e dei trasporti, con il coinvolgimento dei medici competenti all'accertamento dei requisiti fisici e psichici, che rilasciano la prescritta certificazione.

La disposizione sistematizza e aggiorna la procedura oggi disciplinata dall'articolo 126, comma 8, del codice vigente, che prevede la trasmissione telematica dei dati sanitari al competente ufficio centrale ai fini della predisposizione del duplicato e la successiva consegna del nuovo documento al titolare.

Qualora il **medico monocratico** accerti il venir meno delle condizioni per la conferma della patente, si procede alla **revisione ai sensi dell'articolo 154, comma 2, lettera *d)***; qualora l'accertamento sia effettuato dalla **commissione medica locale**, questa ne dà comunicazione al competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dell'adozione dei provvedimenti di cui all'**articolo 155**. Sono inoltre confermati il divieto di sottoporre alla visita medica i conducenti che non abbiano corrisposto la **tariffa prescritta per il rinnovo** e la **responsabilità solidale del personale sanitario** per l'omesso pagamento.

Il **comma 5** riprende e coordina la disciplina dell'articolo 126, comma 8-*ter*, del codice vigente. Qualora una patente sia **scaduta da più di cinque anni**, la conferma della validità è subordinata anche all'**esito positivo di un esperimento di guida**, finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida. A tal fine, previa acquisizione della certificazione medica e su richiesta del conducente, l'ufficio periferico del Ministero rilascia una **ricevuta di prenotazione dell'esperimento di guida**, valida per condurre il veicolo fino al giorno della prova. L'esperimento è disciplinato dall'**Allegato V.3**. In caso di **esito negativo**, la patente è revocata con provvedimento del competente ufficio, con decorrenza dal giorno della prova; in caso di **assenza del titolare**, l'efficacia della patente è sospesa fino all'esito positivo di un successivo esperimento richiesto dall'interessato, con decorrenza dal giorno successivo a quello fissato per la prova, senza necessità di un ulteriore provvedimento, e la sospensione è annotata nell'**Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida**.

Il contenuto dell'esperimento, oggi indicato direttamente nell'articolo 126, comma 8-*ter*, è trasferito nell'**articolo 13 dell'Allegato V.3**, secondo il quale esso consiste nell'esecuzione di **almeno una manovra e almeno tre comportamenti di guida nel traffico** previsti per la prova pratica relativa alla medesima categoria di patente. Costituisce una specificazione ulteriore la previsione secondo cui, nelle ipotesi di cui all'**articolo 185, comma 5**, relative alle patenti unionali prive di limiti di validità amministrativa o aventi validità non conforme alle disposizioni unionali, il **periodo di cinque anni**

decorre dalla scadenza del termine di due anni previsto per la conversione, individuando così il relativo ***dies a quo***.

Il **comma 6** riprende la disciplina dell'articolo 126, comma 9, del codice vigente relativa alla conferma della patente da parte delle **autorità diplomatico-consolari italiane**, introducendo tuttavia una delimitazione espressa dell'ambito territoriale. La disposizione si applica infatti ai titolari di patente italiana **residenti o dimoranti, per almeno sei mesi, in uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo**, ad eccezione dei casi indicati nell'Allegato V.3 per i quali l'accertamento è riservato alle commissioni mediche locali o a medici specialisti. La conferma è effettuata dalle autorità diplomatico-consolari previo accertamento dei requisiti fisici e psichici da parte dei **medici fiduciari delle ambasciate o dei consolati italiani**. Quando il titolare riacquisisce la residenza in Italia, il rinnovo deve essere effettuato **entro sei mesi** secondo la procedura ordinaria di cui al comma 4; si applica inoltre la disciplina dell'esperimento di guida di cui al comma 5.

Rispetto al codice vigente, che nel primo periodo del comma 9 fa genericamente riferimento alla residenza o dimora «in un altro Stato», lo schema circoscrive quindi espressamente la procedura consolare agli **Stati extra-UE/SEE**.

Il **comma 7** riprende l'articolo 126, comma 8-*bis*, del codice vigente relativo al **permesso provvisorio di guida**. Nelle more degli accertamenti della commissione medica locale sulla permanenza dei requisiti psicofisici necessari per il rinnovo, la commissione può rilasciare, **per una sola volta**, un permesso provvisorio valido fino all'esito finale della procedura, alle condizioni e con le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il rilascio è subordinato alla verifica dell'assenza di **condizioni ostative nell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida**. Il permesso **non può essere rilasciato** ai titolari che devono sottoporsi agli accertamenti previsti dall'**articolo 154, comma 3, lettera *a)***.

Tale rinvio sostituisce, nell'ambito della nuova sistematica del codice, il riferimento dell'articolo 126, comma 8-*bis*, del codice vigente agli accertamenti previsti dagli articoli 186, comma 8, e 187, comma 6, relativi rispettivamente alla guida in stato di ebbrezza e alla guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti.

CAPO III – DELLE AUTOSCUOLE

Articolo 188
(Delle autoscuole)

L'**articolo 188** (**Capo III del Titolo V**) riordina la disciplina delle **autoscuole e dei centri di istruzione automobilistica**, regolando l'attività di formazione dei conducenti, l'avvio dell'attività mediante **segnalazione certificata di inizio attività (SCIA)**, la vigilanza delle province e la disciplina attuativa relativa a requisiti, locali, attrezzature e formazione di insegnanti e istruttori. Le disposizioni di dettaglio sono in larga parte ricollocate nell'**Allegato V.6**, mentre i **divieti e le sanzioni** relativi alla gestione e all'esercizio abusivo dell'attività confluiscono nell'**articolo 115** e nella **Tabella 1**.

Il **Capo III del Titolo V**, composto dal solo **articolo 188**, disciplina le **autoscuole** e i **centri di istruzione automobilistica**, individuandone le attività, le modalità di avvio dell'attività, le competenze in materia di vigilanza e i principali requisiti organizzativi, tecnici e professionali.

La disciplina riprende e riordina principalmente quella recata dall'articolo 123 del codice vigente, distribuendone i contenuti tra l'articolo 188, l'Allegato V.6 e altre disposizioni dello schema. In particolare, nell'**Allegato V.6** sono ricollocate le disposizioni relative all'esercizio dell'attività, ai requisiti organizzativi, alla vigilanza e alle misure disciplinari. Secondo la relazione illustrativa, l'intervento si pone sostanzialmente in continuità con l'assetto vigente e ne opera il riordino sistematico.

Ulteriori contenuti dell'articolo 123 del codice vigente sono collocati in diverse parti dello schema: i divieti di gestire un'autoscuola senza aver presentato la SCIA o senza i requisiti prescritti, di esercitare o concorrere a esercitare abusivamente l'attività e di insegnare teoria o istruire alla guida senza la prescritta abilitazione e autorizzazione, con le relative sanzioni, sono disciplinati dall'articolo 115 e dalla Tabella 1 di cui all'articolo 121; le esercitazioni di guida presso le autoscuole sono disciplinate dall'articolo 96; la formazione per il passaggio dalle categorie A1 e A2 alle categorie superiori senza esame, oggi prevista dall'articolo 123, comma 7, ultimo periodo, è ricollocata nell'articolo 182, comma 4; i programmi di esame per il conseguimento della patente sono disciplinati dall'Allegato V.4.

Quanto ai principi e criteri direttivi della delega, le disposizioni in materia di autoscuole appaiono riconducibili, in particolare, all'**articolo 35, comma 3, lettere *a)*, *p)* e *aa)*, della legge n. 177 del 2024**, relative, rispettivamente, alla riorganizzazione e al coordinamento delle disposizioni del codice, alla ricognizione

delle attività pubbliche e private e dei relativi controlli di legalità e regolarità, nonché alla razionalizzazione della disciplina dei titoli abilitativi alla guida

Sotto il **profilo finanziario**, la relazione tecnica evidenzia che la disposizione non istituisce nuovi organismi né attribuisce alle amministrazioni funzioni ulteriori rispetto a quelle già esercitate; il riconoscimento dei centri di istruzione automobilistica, la vigilanza, l'accreditamento dei soggetti formatori e l'adozione dei decreti attuativi sono svolti con le risorse disponibili a legislazione vigente, mentre gli oneri relativi a locali, attrezzature, parco veicolare e formazione di insegnanti e istruttori restano a carico delle autoscuole e degli altri soggetti interessati.

L'**articolo 188** (*Autoscuole*) definisce le **autoscuole** come le scuole per l'educazione stradale, l'istruzione e la formazione dei conducenti (**comma 1**). Ai sensi del **comma 2**, l'autoscuola svolge l'**attività di formazione dei conducenti** per il conseguimento di patenti di qualsiasi categoria, possiede un'adeguata attrezzatura tecnica e didattica e dispone di insegnanti e istruttori muniti della prescritta abilitazione professionale. Più autoscuole possono consorziarsi e costituire un **centro di istruzione automobilistica**, riconosciuto dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti secondo criteri uniformi stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al quale possono demandare, integralmente o parzialmente, la formazione dei conducenti per il conseguimento di tutte le categorie di patenti, anche speciali, **fatta eccezione per la categoria B**, nonché dei documenti di abilitazione e di qualificazione professionale; in tal caso, le dotazioni complessive di personale e attrezzature delle singole autoscuole consorziate possono essere adeguatamente ridotte.

I **commi 1 e 2** riprendono, rispettivamente, l'**articolo 123, commi 1 e 7, del codice vigente**, aggiornando le denominazioni degli uffici e facendo riferimento a insegnanti e istruttori «muniti della prescritta abilitazione professionale», anziché a insegnanti e istruttori «riconosciuti idonei dal Ministero dei trasporti, che rilascia specifico attestato di qualifica professionale»; quest'ultima formulazione è tuttavia riprodotta nell'**articolo 1, comma 4, dell'Allegato V.6**.

Il **comma 3** prevede che l'avvio dell'attività avvenga tramite **segnalazione certificata di inizio attività (SCIA),** ai sensi dell'articolo 19-*bis*, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, secondo le modalità indicate nell'Allegato V.6.

La disposizione riprende la disciplina dell'**articolo 123, comma 7-*bis*, del codice vigente**.

Il **comma 4** sottopone le autoscuole alla **vigilanza** amministrativa e tecnica delle **province**, alle quali attribuisce inoltre l'applicazione delle «sanzioni previste dall'Allegato V.6».

Nel codice vigente, l'**articolo 123, comma 2**, attribuisce alle province l'applicazione delle sanzioni di cui al comma 11-*bis*.

Al riguardo, si osserva che l'Allegato V.6 disciplina principalmente misure di carattere amministrativo e disciplinare, quali la sospensione e la revoca, mentre le sanzioni amministrative pecuniarie relative alla gestione e all'esercizio abusivo dell'autoscuola sono previste dall'articolo 115 e dalla Tabella 1 di cui all'articolo 121. Si valuti pertanto l'opportunità di formulare in termini più puntuali il rinvio contenuto nell'articolo 188, comma 4, chiarendone l'ambito applicativo.

Il **comma 5** demanda a **decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, adottati ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, la definizione dei compiti delle autoscuole e dei criteri per la vigilanza, nonché:

- i requisiti minimi di capacità finanziaria (lettera *a)*);
- le modalità di svolgimento delle verifiche preventive relative alla disponibilità del parco veicolare di cui all'Allegato V.6 (lettera *b)*);
- i criteri per l'accreditamento, da parte delle regioni e delle province autonome, dei soggetti di cui all'articolo 1, comma 6, lettera *b)*, dell'Allegato V.6 (lettera *c)*);
- le prescrizioni sui locali e sull'arredamento didattico, anche al fine di consentire l'eventuale svolgimento degli esami, nonché la durata dei corsi (lettera *d)*);
- i requisiti di idoneità e i corsi di formazione iniziale e periodica, con i relativi programmi, degli insegnanti e degli istruttori (lettera *e)*);
- i programmi di esame per l'accertamento dell'idoneità tecnica degli insegnanti e degli istruttori (lettera *f)*).

La disposizione riprende l'**articolo 123, comma 10, del codice vigente**, specificando espressamente la natura regolamentare dei decreti mediante il richiamo all'articolo 17, comma 3, della legge n. 400 del 1988. Secondo la nota della tavola di raffronto, la relativa disciplina è già contenuta nel decreto ministeriale 17 maggio 1995, n. 317, recante il regolamento sull'attività delle autoscuole. I programmi di esame per il conseguimento della patente, compresi tra le materie demandate alla disciplina ministeriale dall'articolo 123, comma 10, del codice vigente, sono invece stabiliti nell'**Allegato V.4**, come dispone il comma 6 dell'articolo 188.

Sotto il profilo della formulazione, si segnala che la lettera f) del comma 5 prevede che all'esame per l'accertamento dell'idoneità tecnica degli insegnanti e degli istruttori si acceda dopo la formazione iniziale «di cui alla

lettera b)»; tale formazione è tuttavia disciplinata dalla lettera e), mentre la lettera b) riguarda le verifiche preventive sulla disponibilità del parco veicolare. Andrebbe pertanto valutata la correzione del rinvio alla lettera e).

Si segnala peraltro che non è indicato un termine per l'adozione dei decreti di cui al comma 5, ferma restando la salvezza dei provvedimenti attuativi vigenti disposta dall'**articolo 289, comma 2**.

L'**articolo 1 dell'Allegato V.6** (*Esercizio dell'attività di autoscuola*) disciplina i soggetti legittimati a presentare la SCIA e i requisiti per l'esercizio dell'attività. Il titolare deve avere la proprietà e la gestione diretta, personale, esclusiva e permanente dell'esercizio, nonché la gestione diretta dei beni patrimoniali dell'autoscuola; per ciascuna sede ulteriore deve essere dimostrato il possesso dei requisiti prescritti, ad eccezione della capacità finanziaria, ed essere preposto un responsabile didattico in possesso dei requisiti previsti (**comma 1**). La **SCIA** può essere presentata da chi abbia compiuto ventuno anni e sia in possesso di adeguata capacità finanziaria, di diploma di istruzione di secondo grado e dell'abilitazione quale insegnante di teoria e istruttore di guida con almeno un'esperienza biennale maturata negli ultimi cinque anni; per le persone giuridiche i requisiti, ad eccezione della capacità finanziaria, sono richiesti al legale rappresentante (**comma 2**). **Non possono presentare la SCIA** i delinquenti abituali, professionali o per tendenza né coloro che sono sottoposti a **misure amministrative di sicurezza personali** o alle misure di prevenzione previste dall'**articolo 175 del codice** (**comma 3**).

L'**articolo 123, commi 4, 5 e 6, del codice vigente** disciplina i requisiti soggettivi per l'esercizio dell'attività di autoscuola. In particolare, il **comma 5** richiede che il soggetto che presenta la dichiarazione di inizio attività, oltre ad avere compiuto ventuno anni e a possedere i prescritti requisiti di capacità finanziaria, titolo di studio e abilitazione professionale, «**risulti di buona condotta**»; il **comma 6** individua inoltre specifiche condizioni ostative, escludendo i delinquenti abituali, professionali o per tendenza e coloro che sono sottoposti a misure amministrative di sicurezza personali o alle misure di prevenzione richiamate dall'articolo 120, comma 1.

Nell'**articolo 1 dell'Allegato V.6**, il **comma 2** riproduce i requisiti relativi all'età, alla capacità finanziaria, al titolo di studio, all'abilitazione professionale e all'esperienza, ma **non riproduce espressamente il requisito della «buona condotta»**; il **comma 3** mantiene invece una disciplina delle condizioni soggettive ostative, facendo riferimento ai delinquenti abituali, professionali o per tendenza e ai soggetti sottoposti a misure amministrative di sicurezza personali o alle misure di prevenzione richiamate dall'**articolo 175** del codice.

Sotto il profilo del coordinamento, si osserva inoltre che l'**articolo 2, commi 2 e 3, dell'Allegato V.6** continua a fare riferimento ai «**requisiti morali**» del titolare,

la cui sopravvenuta carenza determina la revoca dell'esercizio dell'autoscuola e dell'idoneità tecnica, senza che tale nozione sia espressamente definita nell'articolo 1. *Si valuti pertanto l'opportunità di chiarire se il riferimento ai «requisiti morali» debba intendersi riferito alle condizioni soggettive previste dall'articolo 1, comma 3, dell'Allegato V.6 e dall'articolo 175 del codice, ovvero se si intenda mantenere un requisito autonomo corrispondente alla «buona condotta» prevista dall'articolo 123, comma 5, del codice vigente.*

Si segnala che l'**articolo 1, comma 6, lettera *b)*, dell'Allegato V.6** richiama i decreti di cui all'**«articolo 5.III.1, comma 5 del codice»**. Tale riferimento non risulta coerente con la numerazione definitiva dello schema e appare riconducibile a una numerazione redazionale non aggiornata. *Si valuti pertanto l'opportunità di correggere il rinvio interno, individuando puntualmente la disposizione cui si intende fare riferimento.*

I **commi 4 e 5 dell'articolo 1 dell'Allegato V.6** riproducono e sviluppano, rispettivamente, i contenuti dell'**articolo 188, comma 2**, e dell'**articolo 123, comma 7-*bis*, del codice vigente**. In particolare, il **comma 5** prevede che la SCIA sia trasmessa per via telematica allo **Sportello unico per le attività produttive (SUAP)** del comune territorialmente competente in ragione della sede dell'autoscuola, al quale è assicurata una specifica funzionalità di accesso e consultazione dell'Archivio nazionale dei veicoli per le verifiche preventive sulla disponibilità del parco veicolare; dispone inoltre che gli autoveicoli del parco veicolare delle autoscuole e dei centri di istruzione siano muniti del contrassegno di cui all'**articolo 96**.

Il **comma 6** riprende la disciplina dell'articolo 123, comma 10-*bis*, del codice vigente sull'**organizzazione dei corsi di formazione degli insegnanti e degli istruttori** da parte delle autoscuole abilitate alla formazione per tutte le categorie, dei centri di istruzione automobilistica riconosciuti per la formazione integrale e dei soggetti accreditati dalle regioni e dalle province autonome, sulla base della disciplina quadro definita mediante intesa in sede di Conferenza Stato-regioni.

Rispetto al codice vigente, che richiama espressamente l'intesa del 20 marzo 2008, lo schema formula il rinvio in termini generali.

Il **comma 7** riproduce nell'Allegato la disciplina che consente alle autoscuole di svolgere, oltre all'insegnamento alla guida, anche le pratiche necessarie per il conseguimento dell'idoneità alla guida e per il rilascio delle patenti e dei documenti di **abilitazione e qualificazione professionale**, facendo riferimento agli articoli 6, 7 e 8 della legge 8 agosto 1991, n. 264.

Il **comma 8** rinvia al regolamento adottato ai sensi dell'**articolo 289** per le **modalità della SCIA** e per la disciplina dello svolgimento dell'**attività di consulenza** da parte degli enti pubblici non economici.

L'**articolo 2 dell'Allegato V.6** (*Vigilanza sulle autoscuole e misure disciplinari*) riprende disposizioni contenute nell'articolo 123, commi 8, 9, 9-*bis*, 11-*bis*, 11-*ter* e 11-*quater*, del codice vigente. **L'attività dell'autoscuola è sospesa da uno a tre mesi** in caso di svolgimento irregolare dell'attività, di mancata sostituzione degli insegnanti o degli istruttori non più ritenuti idonei o di inosservanza delle disposizioni impartite dal competente ufficio del Ministero (**comma 1**). **L'«autorizzazione all'esercizio» è revocata** quando vengano meno la capacità finanziaria e i requisiti morali del titolare o l'attrezzatura tecnica e didattica, ovvero siano stati adottati più di due provvedimenti di sospensione in un quinquennio (**comma 2**). In caso di revoca per sopravvenuta carenza dei requisiti morali è revocata anche l'idoneità tecnica, che può essere nuovamente conseguita trascorsi cinque anni dalla revoca o a seguito di riabilitazione (**comma 3**).

Sotto il profilo della formulazione, il riferimento del comma 2 alla revoca dell'«autorizzazione all'esercizio» non appare coordinato con il regime delineato dallo schema, nel quale l'avvio dell'attività è subordinato alla presentazione di una SCIA, e non al rilascio di un'autorizzazione. Potrebbe pertanto essere valutato l'adeguamento della terminologia.

Il **comma 4** definisce **esercizio abusivo dell'attività di autoscuola** l'istruzione o la formazione dei conducenti impartita in forma professionale o a fine di lucro «al di fuori di quanto disciplinato dal presente articolo», facendo salvo quanto previsto dall'articolo 115 e richiamando, in caso di esercizio abusivo, le disposizioni del comma 3. I **commi 5 e 6** disciplinano, rispettivamente, la sospensione dei corsi di formazione di insegnanti e istruttori da parte delle regioni e delle province autonome e la «revoca dell'esercizio dell'attività» in caso di reiterazione.

Il codice vigente, all'articolo 123, comma 11-*quater*, fa invece riferimento all'«inibizione alla prosecuzione dell'attività».

La disciplina dell'esercizio abusivo richiede tuttavia un coordinamento con l'**articolo 115, comma 2, dello schema**. Quest'ultimo qualifica come esercizio abusivo l'istruzione o la formazione impartita in forma professionale o a fine di lucro «al di fuori di quanto disciplinato dall'**articolo 96**»; l'articolo 96 disciplina però le **esercitazioni di guida e la guida accompagnata**, e non in generale l'attività delle autoscuole. Il corrispondente **articolo 123, comma 11-*bis*, del codice vigente** fa invece riferimento all'attività svolta «al di fuori di quanto disciplinato dal presente

articolo». *Andrebbe pertanto verificato se il rinvio dell'articolo 115, comma 2, all'articolo 96 debba essere sostituito con quello all'articolo 188.*

I due testi presentano inoltre un ulteriore profilo di coordinamento: l'**articolo 115, comma 2**, consente il conseguimento di una nuova idoneità trascorsi **cinque anni dall'accertamento della violazione** o a seguito di riabilitazione; l'**articolo 2, comma 4, dell'Allegato V.6**, attraverso il rinvio al comma 3, richiama invece la possibilità di conseguire una nuova idoneità trascorsi **cinque anni dalla revoca** o a seguito di riabilitazione. *Andrebbe pertanto uniformato il dies a quo del termine quinquennale.*

Quanto alle **sanzioni**, l'**articolo 123, comma 11, del codice vigente** punisce la gestione di un'autoscuola senza la dichiarazione di inizio attività o senza i requisiti prescritti con la sanzione amministrativa pecuniaria da **11.108 a 16.661 euro**, cui consegue l'immediata chiusura dell'autoscuola e la cessazione dell'attività; il **comma 11-*bis*** punisce con la medesima sanzione pecuniaria chiunque eserciti o concorra a esercitare abusivamente l'attività di autoscuola e richiama il comma 9-*bis*.

Nello schema in esame, l'**articolo 115** vieta di gestire un'autoscuola senza aver presentato la SCIA o senza i requisiti prescritti (**comma 1**), di esercitare o concorrere a esercitare abusivamente l'attività (**comma 2**) e di insegnare teoria nelle autoscuole o istruire alla guida su veicoli delle autoscuole senza essere abilitati e autorizzati (**comma 3**). La **Tabella 1** prevede, per le violazioni dei **commi 1 e 2**, una sanzione amministrativa pecuniaria da **10.000 a 40.000 euro**, accompagnata dalla cessazione dell'attività, e, per la violazione del **comma 3**, una sanzione da **170 a 680 euro**.

TITOLO VI – DEI VEICOLI

CAPO I – DEI PRINCIPI GENERALI

Articoli 189-195
(Dei principi generali)

Gli **articoli da 189 a 195** (**Capo I** del **Titolo VI**) recano i **principi generali in materia di veicoli**, disciplinandone la nozione, gli obblighi degli operatori economici e i controlli connessi all'omologazione e alla conformità della produzione.
In particolare, l'articolo 189 definisce la **nozione di veicolo**, includendovi i veicoli dotati di **sistemi di guida automatizzata**; gli articoli 190, 192, 193 e 194 disciplinano gli obblighi dei **costruttori, importatori e distributori**; l'articolo 191 regola le **campagne di richiamo di sicurezza**; l'articolo 195 reca la disciplina dei **controlli sulla conformità della produzione al tipo omologato**. Le disposizioni si coordinano, in particolare, con il **regolamento (UE) 2018/858** e con la normativa UNECE in materia di omologazione, sicurezza dei prodotti e vigilanza del mercato.

Il **Titolo VI** dello schema di decreto legislativo in esame reca la disciplina relativa ai **veicoli** e riordina in tale ambito disposizioni oggi contenute, in larga parte, nel Titolo III (*Dei veicoli*) del decreto legislativo n. 285 del 1992, coordinandole con la normativa dell'Unione europea e con i regolamenti UNECE applicabili.

Il **Capo I** (**articoli da 189 a 195**) reca i **principi generali** della materia.

In particolare, la disciplina aggiorna la nozione di veicolo includendovi espressamente i mezzi dotati di **sistemi di guida automatizzata** e riordina, nell'ambito del codice, gli obblighi posti dalla normativa unionale a carico dei **costruttori, importatori e distributori** in materia di omologazione, conformità dei prodotti e vigilanza del mercato.

Sono inoltre disciplinati gli obblighi di intervento in caso di **non conformità o grave rischio**, comprese le **campagne di richiamo di sicurezza**, nonché i controlli sulla **conformità della produzione al tipo omologato**, che comprendono una verifica preventiva prima dell'avvio della procedura di omologazione e la possibilità, in caso di non conformità, di sospendere o revocare l'omologazione ovvero di adottare misure restrittive provvisorie per le omologazioni rilasciate da autorità estere.

Quanto ai **principi e criteri direttivi** di cui all'**articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177**, assumono particolare rilievo, per le disposizioni del Capo, quelli previsti dal **comma 3, lettera *a*)**, che prescrive la riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e coerenza e il loro coordinamento e armonizzazione con la normativa nazionale, unionale e internazionale; **lettera *b*)**, che prevede la revisione degli obiettivi e delle definizioni del codice, anche mediante adeguamenti terminologici; **lettera *c*)**, che richiede l'armonizzazione della disciplina del codice con quella in materia di disabilità e la revisione delle disposizioni relative alla circolazione dei veicoli per uso di persone con disabilità; **lettera *i*)**, che prevede la revisione della disciplina della circolazione dei velocipedi e la **ridefinizione organica della disciplina dei veicoli**, comprendendovi i velocipedi e gli altri dispositivi di micromobilità individuale.

Vengono inoltre in rilievo le disposizioni del **comma 4**, che autorizzano l'adozione di regolamenti di delegificazione. In particolare, la **lettera *f*)** riguarda la classificazione, la destinazione, le caratteristiche costruttive, di equipaggiamento e di identificazione dei veicoli, nonché l'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, l'**omologazione e i controlli di conformità**; la **lettera *p*)** concerne invece la disciplina delle procedure di omologazione, tenendo conto dell'innovazione tecnologica e delle sperimentazioni sui veicoli dotati di **sistemi di guida automatizzata**.

L'**articolo 189** (*Veicoli*) definisce, ai fini del nuovo codice, la nozione di **veicolo**, rinviando agli articoli 2 e 3 dell'**Allegato I.1** per la relativa classificazione.

In particolare, il **comma 1** considera veicoli tutte le macchine, di qualsiasi specie, che circolano sulle strade, siano esse **guidate dalla persona** oppure **dotate di un sistema di guida automatizzato** che utilizza *hardware* e *software* per esercitarne in modo continuativo il controllo dinamico.

Il **comma 2** esclude dalla nozione di veicolo:

- le macchine riservate all'uso dei **bambini**, entro i limiti stabiliti dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 (**lettera *a*)**);
- le macchine riservate all'uso di persone con **disabilità**, aventi le caratteristiche stabilite dal medesimo regolamento e riconducibili ai **dispositivi medici** o ai **robot per la cura della persona**, anche se asservite da motore (**lettera *b*)**);
- i dispositivi per la **micromobilità elettrica** disciplinati dall'articolo 213 (**lettera *c*)**).

La disposizione si pone in continuità con l'**articolo 46 del codice vigente**, che qualifica come veicoli tutte le macchine di qualsiasi specie che circolano sulle strade «guidate dall'uomo» ed esclude dalla definizione le macchine destinate

all’uso dei bambini e quelle destinate alle persone con disabilità rientranti tra gli ausili medici.

Rispetto alla disciplina vigente, lo schema **estende espressamente la definizione di veicolo alle macchine dotate di sistemi di guida automatizzata**, in coerenza con la disciplina specifica recata dall’articolo 202 e con le definizioni contenute nell’Allegato I.1. Viene inoltre aggiornata la disciplina delle esclusioni, includendo espressamente, tra le macchine destinate alle persone con disabilità, i **robot per la cura della persona** e prevedendo una autonoma esclusione per i **dispositivi di micromobilità elettrica** di cui all’articolo 213.

L’**articolo 190** (*Obblighi dei costruttori*) disciplina gli obblighi gravanti sui **costruttori di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti**, con particolare riguardo all’omologazione, alla conformità della produzione e agli adempimenti conseguenti all’accertamento di prodotti non conformi.

Il **comma 1** stabilisce che la **produzione** e **l’omologazione** dei veicoli immessi sul mercato, nonché dei relativi sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti, siano effettuate in conformità alle disposizioni del codice.

Il **comma 2** pone a carico dei costruttori l’obbligo di garantire la conformità dei prodotti posti sotto la loro responsabilità, anche con riferimento alle condizioni di stoccaggio e trasporto, e attribuisce loro la responsabilità per la **procedura di omologazione** e per la **conformità della produzione**.

Il **comma 3** disciplina l’**omologazione in più fasi**, prevedendo che ciascun costruttore risponda dell’omologazione e della conformità dei sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti inseriti o modificati nella fase di propria competenza. Il costruttore di ciascuna fase deve inoltre comunicare a quello della fase successiva le variazioni suscettibili di incidere sulle singole omologazioni o sull’omologazione globale del tipo di veicolo, secondo i termini stabiliti dalla disposizione.

Il **comma 4** prevede che il costruttore che intervenga su un veicolo incompleto al fine di consentirne la classificazione in una categoria diversa da quella originaria assuma anche la **responsabilità della conformità** alle prescrizioni applicabili **alla nuova categoria**, qualora le modifiche incidano su requisiti già valutati in una precedente fase di omologazione.

Il **comma 5** stabilisce **ulteriori obblighi** a carico dei costruttori.

In particolare, essi devono garantire che i veicoli e i relativi sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti non siano progettati per incorporare mezzi idonei ad alterare le prestazioni registrate durante le prove (**lettera *a*)**); adottare procedure idonee ad assicurare che la produzione in serie resti conforme al tipo omologato (**lettera *b*)**); rilasciare i certificati o le dichiarazioni di conformità previsti dalla normativa unionale o nazionale, attestando la conformità dei prodotti alla disciplina vigente alla data del rilascio (**lettera *c*)**).

I **commi da 6 a 8** disciplinano gli obblighi conseguenti all'accertamento di una **non conformità**.

Qualora la difformità non comporti un grave rischio per la salute o la sicurezza delle persone o per altri aspetti di protezione del pubblico interesse, ovvero quando l'omologazione sia stata rilasciata sulla base di dati inesatti, il costruttore deve adottare entro **quarantotto ore** le necessarie misure correttive e informarne, entro le successive **ventiquattro ore**, l'autorità di omologazione, specificando la non conformità e le misure adottate, compreso l'eventuale ritiro dal mercato o richiamo del prodotto. In presenza di un **grave rischio**, le misure correttive volte alla sua eliminazione devono invece essere adottate **immediatamente**, dandone quanto prima comunicazione all'autorità che ha rilasciato l'omologazione.

Il **comma 9** prevede che, ai fini dell'attuazione delle misure correttive, i costruttori svolgano una puntuale attività di informazione mediante una **campagna di richiamo** rivolta ai proprietari o agli utilizzatori dei veicoli interessati risultanti dall'Archivio nazionale dei veicoli. A tal fine, il costruttore può ottenere dall'Autorità detentrice i relativi dati, nel rispetto della normativa in materia di protezione dei dati personali.

Il **comma 10** impone ai costruttori di esaminare i reclami relativi a rischi, presunti sinistri o questioni di non conformità riguardanti i prodotti immessi sul mercato e di tenere un apposito **registro dei reclami**, assicurando l'informazione dei distributori e degli importatori.

Il **comma 11** pone a carico dei costruttori i **costi dei controlli e delle verifiche** sulla conformità della produzione al tipo omologato e sulla conformità in servizio, previsti dalla normativa nazionale, unionale e UNECE. I costruttori sono inoltre tenuti a collaborare con l'autorità di omologazione e con le autorità di vigilanza del mercato nelle attività di ispezione e controllo.

Come evidenziato dalla **relazione tecnica**, la disciplina recata dall'articolo riprende obblighi previsti, in particolare, dagli **articoli 13, 14 e 36** del **regolamento (UE) 2018/858**, riordinandoli nell'ambito del nuovo codice. La disposizione

coordina pertanto la disciplina nazionale con quella unionale in materia di **omologazione, conformità della produzione e vigilanza del mercato**, ponendo espressamente a carico dei costruttori anche gli oneri derivanti dalle misure correttive, dal ritiro o richiamo dei prodotti, dalle comunicazioni agli interessati e dalle attività di controllo.

L'**articolo 191** (*Campagne di richiamo di sicurezza*) disciplina gli obblighi dei costruttori relativi alle **campagne di richiamo di sicurezza**, riprendendo e ampliando la disciplina dell'articolo 80-*bis* del codice vigente.

Il **comma 1** prevede che i costruttori, in conformità agli obblighi derivanti dalla normativa nazionale e unionale, garantiscano l'**immediata adozione di adeguate misure correttive e di informazione** per i veicoli delle categorie **L, M, N e O**, nonché per i veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali immessi sul mercato, immatricolati o entrati in circolazione nel territorio nazionale o dell'Unione europea, qualora sia stata valutata la presenza di un **grave rischio per la salute o la sicurezza delle persone o per altri aspetti della protezione del pubblico interesse**.

I costruttori sono inoltre tenuti a svolgere una puntuale e diligente attività di informazione dei proprietari o degli utilizzatori interessati, individuati sulla base dell'Archivio nazionale dei veicoli.

Il **comma 2** stabilisce che, qualora, decorsi **ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo**, un veicolo non sia stato sottoposto ai necessari adeguamenti, il costruttore debba inserirne i dati nell'**elenco telematico** istituito presso la Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e provvedere al relativo aggiornamento. L'elenco può essere integrato secondo criteri e modalità stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Si segnala che il primo periodo del comma 2 fa riferimento alla campagna di richiamo per l'adozione delle misure correttive «di cui al comma 1, secondo periodo». Tuttavia, le misure correttive sono previste dal **primo periodo** del comma 1, mentre il secondo periodo disciplina l'attività di informazione dei proprietari e degli utilizzatori. *Si valuti pertanto l'opportunità di correggere il rinvio interno.*

Il **comma 3** dispone che i veicoli iscritti nell'elenco telematico non possano essere sottoposti alle procedure tecniche e amministrative di competenza degli uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione applicabili ai medesimi veicoli, fatta eccezione per la **rottamazione quale veicolo fuori uso**.

Rispetto all'articolo 80-*bis* del codice vigente, la disciplina viene estesa, oltre ai veicoli delle categorie M, N e O, anche ai veicoli della categoria **L**, ai **veicoli agricoli e forestali**, alle **macchine operatrici** e alle **macchine mobili non stradali**. La relazione tecnica evidenzia inoltre che l'elenco telematico non costituisce una nuova banca dati autonoma, ma si innesta sulle infrastrutture informatiche e sugli archivi già disponibili presso il Ministero.

L'**articolo 192** (*Obblighi degli importatori*) disciplina gli obblighi gravanti sugli **importatori** di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti.

Come evidenziato dalla **relazione tecnica**, la disciplina riprende le disposizioni contenute nell'**articolo 16**, paragrafi da 1 a 9, e nell'**articolo 17**, paragrafi 1 e 2, del **regolamento (UE) 2018/858**.

Il **comma 1** stabilisce che gli importatori possono immettere sul mercato esclusivamente veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti conformi alle prescrizioni del codice, alla normativa unionale e ai regolamenti UNECE.

Il **comma 2** prevede che, prima dell'immissione sul mercato dei prodotti omologati, gli importatori verifichino la presenza di un **certificato di omologazione valido** e, per i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti, la conformità alla normativa vigente e l'apposizione del prescritto **marchio di omologazione**.

Ai sensi del **comma 3**, qualora un prodotto non risulti conforme alle prescrizioni applicabili e, in particolare, a quelle in materia di omologazione, l'importatore non può immetterlo sul mercato, consentirne l'entrata in circolazione o procedere alla relativa immatricolazione fino al **ripristino della conformità**.

Il **comma 4** disciplina l'ipotesi in cui un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un accessorio presenti un **grave rischio per la salute o la sicurezza delle persone o per altri aspetti della protezione del pubblico interesse**. In tali casi, gli importatori, in relazione al proprio ruolo, procedono secondo quanto previsto dall'articolo 190, commi 6 e 7, coinvolgendo l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione, il costruttore, le altre autorità di omologazione e le autorità di vigilanza del mercato. Sotto la supervisione del costruttore, essi sono inoltre tenuti a procedere al **ritiro dal mercato o al richiamo** del prodotto.

Si segnala che il comma 4, pur riferendosi all'ipotesi di **grave rischio**, rinvia all'articolo 190, commi 6 e 7. Tuttavia, l'articolo 190 disciplina specificamente l'ipotesi di grave rischio al **comma 8**, mentre il comma 6 riguarda le non conformità che non comportano un grave rischio e il comma 7 disciplina la conseguente informazione dell'autorità di omologazione. *Si valuti pertanto l'opportunità di verificare il coordinamento del rinvio.*

Il **comma 5** impone agli importatori di apporre sul prodotto il proprio nome, la denominazione commerciale registrata o il marchio commerciale registrato e il relativo **indirizzo di contatto** ovvero, quando ciò non sia possibile, di riportare tali indicazioni sull'imballaggio o su un documento di accompagnamento.

Il **comma 6** dispone che i prodotti siano corredati delle istruzioni e delle informazioni prescritte in **lingua italiana**.

Il **comma 7** impone agli importatori, a tutela della salute e della sicurezza dei consumatori, di tenere un **registro dei reclami e dei richiami** relativi ai prodotti immessi sul mercato e di informarne i distributori.

Il **comma 8** prevede che gli importatori informino immediatamente il costruttore dei reclami ricevuti, nonché dei rischi, dei presunti sinistri e delle questioni di non conformità riguardanti i prodotti da essi immessi sul mercato.

Il **comma 9**, infine, impone agli importatori di garantire che, finché il prodotto resta sotto la loro responsabilità, le **condizioni di stoccaggio o di trasporto** non ne pregiudichino la conformità alle prescrizioni del codice.

L'**articolo 193** (*Obblighi dei distributori*) disciplina gli obblighi gravanti sui **distributori** nella fase di messa a disposizione sul mercato di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti.

Come evidenziato dalla **relazione tecnica**, la disciplina riprende le disposizioni degli **articoli 18 e 19 del regolamento (UE) 2018/858** e si inserisce nel quadro degli obblighi posti a carico degli operatori economici ai fini della conformità dei prodotti e della vigilanza del mercato.

Il **comma 1** prevede che, prima della messa a disposizione sul mercato, i distributori verifichino che i prodotti siano muniti della prescritta **targhetta regolamentare** o del **marchio di omologazione**, siano corredati dei documenti previsti e delle istruzioni e informazioni sulla sicurezza in **lingua**

italiana, nonché che il costruttore e l'importatore abbiano rispettato gli obblighi previsti dalla normativa unionale e dal codice.

Il **comma 2** impone ai distributori di informare immediatamente il costruttore interessato dei reclami ricevuti in relazione a **rischi, presunti sinistri o questioni di non conformità** riguardanti i prodotti distribuiti sul mercato.

Il **comma 3** dispone che, finché il prodotto resta sotto la loro responsabilità, i distributori garantiscano condizioni di **stoccaggio e trasporto** tali da non pregiudicarne la conformità alle prescrizioni del codice.

Il **comma 4** stabilisce che, qualora un prodotto non sia conforme alle prescrizioni del codice, i distributori ne informino il costruttore, l'importatore e l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione e ne sospendano la distribuzione fino al **completo ripristino della conformità**.

Il **comma 5** disciplina invece l'ipotesi in cui la non conformità riguardi un prodotto **già distribuito sul mercato**, imponendo ai distributori di informarne il costruttore, l'importatore e l'autorità di omologazione.

I **commi 6 e 7** prevedono specifici obblighi informativi in presenza di un **grave rischio per la salute o la sicurezza delle persone o per altri aspetti della protezione del pubblico interesse**. In tali casi, i distributori devono fornire immediatamente informazioni dettagliate al costruttore, all'importatore, alle autorità di omologazione e alle autorità di vigilanza del mercato degli Stati membri nei quali i prodotti sono distribuiti, comunicando altresì le azioni intraprese e le misure adottate dal costruttore.

Il **comma 8** prevede infine che i distributori collaborino con l'**Autorità nazionale**, su richiesta motivata di quest'ultima, in relazione ai provvedimenti adottati, in conformità alla normativa unionale, per eliminare i rischi presentati dai prodotti distribuiti sul mercato.

L'**articolo 194** (*Obblighi degli importatori e dei distributori*) individua le ipotesi nelle quali l'**importatore** o il **distributore** è considerato, ai fini del codice, alla stregua di un **costruttore** ed è pertanto assoggettato ai relativi obblighi in materia di conformità, omologazione e vigilanza sul prodotto.

Come evidenziato dalla **relazione tecnica**, la disciplina riprende le disposizioni dell'**articolo 20 del regolamento (UE) 2018/858**.

In particolare, il **comma 1** prevede tale equiparazione quando l'importatore o il distributore distribuisce sul mercato o è responsabile dell'entrata in circolazione di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente con il **proprio nome o marchio commerciale**, ovvero modifica il prodotto in modo tale da comprometterne la conformità alle prescrizioni applicabili (**lettera *a*)**).

La medesima equiparazione opera quando l'importatore o il distributore mette a disposizione sul mercato o è responsabile dell'entrata in circolazione di un prodotto sulla base di un'**omologazione UNECE** rilasciata a un costruttore stabilito al di fuori dell'Unione europea e non sia possibile individuare alcun rappresentante del costruttore nel territorio dell'Unione (**lettera *b*)**).

Il **comma 2** demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle **modalità di riconoscimento degli importatori e dei distributori preventivamente indicati dai costruttori**.

L'**articolo 195** (*Controlli di conformità*) disciplina i controlli sulla **conformità della produzione al tipo omologato**, in linea di continuità con la disciplina vigente e con la normativa unionale in materia di omologazione.

Il **comma 1** prevede che, prima dell'avvio della procedura di omologazione dei tipi di veicoli prodotti in serie, nonché dei relativi sistemi, componenti ed entità tecniche, il costruttore li sottoponga preventivamente alla **verifica della conformità della produzione** da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 2** dispone che, prima del rilascio dell'omologazione, il Ministero verifichi che le disposizioni e le procedure predisposte dal costruttore siano idonee a garantire la produzione di veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti e accessori **conformi al tipo omologato**.

Il **comma 3** attribuisce al Ministero la facoltà di **revocare l'omologazione** o di **sospenderne l'efficacia** qualora gli accertamenti effettuati ai sensi del comma 2 evidenzino una non conformità al tipo omologato previsto dalla normativa unionale.

Si segnala che il **comma 3** collega la facoltà di revocare l'omologazione o di sospenderne l'efficacia agli «accertamenti svolti ai sensi del comma 2». Quest'ultimo comma disciplina tuttavia verifiche effettuate **prima del rilascio dell'omologazione**, mentre il comma 5 contempla espressamente anche verifiche **successive di conformità al tipo omologato**.

Si valuti pertanto l'opportunità di verificare il coordinamento del rinvio contenuto nel comma 3, al fine di chiarire a quali accertamenti successivi al rilascio dell'omologazione siano collegate le misure di sospensione o revoca.

Il **comma 4** disciplina il caso in cui la **non conformità** riguardi un prodotto la cui **omologazione** sia stata rilasciata da un'autorità di **un altro Stato**. In tale ipotesi, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non interviene direttamente sull'omologazione estera, ma ne informa immediatamente le competenti autorità dello Stato che l'ha rilasciata, al fine di concordare il provvedimento da adottare.

Nelle more di tale coordinamento, il Ministero **adotta misure restrittive provvisorie** volte a impedire o limitare la distribuzione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione dei veicoli o degli altri prodotti interessati, fino al loro eventuale ritiro dal mercato.

Il **comma 5** demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione dei **criteri**, delle **modalità** e dell'eventuale **selezione dei veicoli e dei relativi sistemi, componenti ed entità tecniche** da sottoporre alle attività di **verifica preventiva** della produzione in serie e di **verifica successiva** della conformità al tipo omologato, nel rispetto della normativa unionale. Gli **oneri relativi alle verifiche preventive e successive** sono posti a carico del titolare dell'omologazione.

Come evidenziato dalla **relazione tecnica**, la disposizione si pone in continuità con l'articolo 77, comma 1, del codice vigente e con le pertinenti disposizioni del **regolamento (UE) 2018/858**, disciplinando anche i poteri ministeriali di sospensione o revoca dell'omologazione, la cooperazione con le autorità estere e l'adozione di misure restrittive provvisorie.

CAPO II – DEI VEICOLI A MOTORE E LORO RIMORCHI DIVERSI DAI VEICOLI AGRICOLI E FORESTALI

Articoli 196-202
(Dei veicoli a motore e loro rimorchi diversi dai veicoli agricoli e forestali)

Gli **articoli da 196 a 202** (**Capo II** del **Titolo VI**) disciplinano i **veicoli a motore e i loro rimorchi diversi dai veicoli agricoli e forestali**, con particolare riguardo alle caratteristiche costruttive e funzionali, ai dispositivi e sistemi di equipaggiamento, alle procedure di omologazione e approvazione, alla documentazione di conformità, alle modifiche costruttive e al traino. Il Capo reca inoltre disposizioni sui **veicoli a guida automatizzata** e sulla relativa sperimentazione. La disciplina fa ampio rinvio alla **normativa unionale vigente** e ai regolamenti UNECE.

Il **Capo II del Titolo VI** (**articoli da 196 a 202**) disciplina i **veicoli a motore e i loro rimorchi diversi dai veicoli agricoli e forestali**, ai quali è dedicato il successivo Capo III.

Le disposizioni riguardano le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli e dei dispositivi, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti che li equipaggiano, le procedure di omologazione e di approvazione, la documentazione di conformità, le modifiche costruttive e il traino.

Una specifica disciplina è inoltre dedicata ai **veicoli a guida automatizzata**, nonché alla **sperimentazione**, per finalità di ricerca, sviluppo e innovazione, di veicoli e mezzi di trasporto innovativi allestiti con tecnologie di guida automatica o connessa su strade aperte al traffico, comprese quelle in ambito portuale e aeroportuale.

La relazione tecnica allegata evidenzia che le disposizioni del Capo si collocano nel quadro della **normativa unionale vigente e dei regolamenti UNECE** e confermano, in larga parte, competenze tecniche e amministrative già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e agli uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione.

In termini generali, le disposizioni del Capo rinviano alla **normativa unionale** per la disciplina tecnica, con particolare riferimento, per le disposizioni in materia di caratteristiche costruttive e omologazione, al **regolamento (UE) 2018/858**, e demandano a decreti ministeriali l'attuazione della normativa unionale non autonomamente applicabile e la disciplina degli aspetti non armonizzati.

Tale impostazione si coordina con l'**articolo 13** dello schema di decreto legislativo in esame (v. *supra*), che, tra l'altro, autorizza il Ministro delle

infrastrutture e dei trasporti ad adeguare con propri decreti le disposizioni degli allegati alle direttive comunitarie e agli accordi internazionali in materia.

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)***, relativo al coordinamento e all'armonizzazione con le norme di settore dell'Unione europea e al conferimento ad atti normativi secondari della competenza per l'attuazione della normativa europea armonizzata; dalla **lettera *c)***, relativa all'armonizzazione con la disciplina in materia di disabilità e alla revisione della disciplina della circolazione dei veicoli per uso di persone con disabilità; dalla **lettera *d)***, relativa alla delegificazione della normativa tecnica suscettibile di frequenti aggiornamenti; dalla **lettera *u)***, relativa, tra l'altro, alla semplificazione delle procedure concernenti le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e l'installazione di dispositivi volti a migliorare la visibilità degli utenti vulnerabili riducendo gli angoli morti; e dalla **lettera *v)***, relativa alla semplificazione delle procedure concernenti le modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione.

Vengono inoltre in rilievo le autorizzazioni all'adozione di regolamenti di delegificazione previste dal **comma 4, lettere *f), l), p)* e *q)***, concernenti, rispettivamente, la classificazione, le caratteristiche costruttive e di equipaggiamento dei veicoli, l'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, l'omologazione e i controlli di conformità; i procedimenti di ammissione e immatricolazione dei veicoli; le procedure di omologazione dei veicoli che adottano sistemi di guida automatizzata; il processo di trasformazione digitale delle infrastrutture in relazione anche alla crescente interazione con veicoli ad elevato livello di automazione e connessione.

L'**articolo 196** (*Caratteristiche costruttive dei veicoli*) disciplina le **caratteristiche costruttive e funzionali** dei veicoli a motore e dei relativi rimorchi.

Il **comma 1** dispone che le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, diversi dai veicoli agricoli e forestali e dai **monopattini elettrici**, siano disciplinate dalla **normativa unionale vigente**.

Il **comma 2** stabilisce che, con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, è data attuazione alla normativa unionale vigente non autonomamente applicabile che modifica modalità esecutive e caratteristiche di ordine tecnico di disposizioni unionali già recepite nell'ordinamento nazionale, inerenti alle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli di cui al comma 1.

Il **comma 3** specifica che le caratteristiche **costruttive e funzionali** dei veicoli di cui al comma 1, non disciplinate dalla normativa unionale, devono

essere conformi alle disposizioni dell'**Allegato VI.1**, che disciplina i **limiti dimensionali e di massa dei veicoli e dei relativi complessi**, compresi i veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici, le macchine mobili non stradali e i carrelli appendice.

Il **comma 4** prevede che, con propri **decreti**, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica per gli aspetti di sua competenza e con gli altri Ministri interessati, stabilisca, tra i veicoli non disciplinati dalla normativa unionale di cui al comma 3, le particolari caratteristiche costruttive e funzionali prescritte per determinate categorie di veicoli.

Il **comma 5** stabilisce che le caratteristiche costruttive e funzionali di cui all'articolo siano soggette a omologazione ai sensi dell'articolo 198.

L'**articolo 197** (*Dispositivi, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti*) disciplina i **dispositivi**, i **sistemi**, i **componenti** e le **entità tecniche indipendenti** che equipaggiano i veicoli di cui all'articolo 196, comma 1.

Il **comma 1** stabilisce che i **dispositivi**, i **sistemi**, i **componenti** e le **entità tecniche indipendenti** che equipaggiano i veicoli di cui all'articolo 196, comma 1 sono disciplinati dalla normativa unionale e sono soggetti a **omologazione** ai sensi dell'articolo 198, **nei casi espressamente previsti** dalla predetta normativa.

Il **comma 2** stabilisce che, con **decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, è data attuazione alla normativa unionale vigente non autonomamente applicabile che modifica le modalità esecutive e le caratteristiche di ordine tecnico di disposizioni unionali già recepite nell'ordinamento nazionale, inerenti alle caratteristiche costruttive e funzionali dei dispositivi, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti che equipaggiano i veicoli di cui all'articolo 196, comma 1.

Il **comma 3** prevede che, con **decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, previo parere del Ministero dell'interno, siano individuati i **dispositivi supplementari** per l'equipaggiamento facoltativo o obbligatorio dei veicoli di cui all'articolo 196, comma 1, in relazione alla loro particolare **destinazione o uso** ovvero a specifiche norme di comportamento.

Il **comma 4** stabilisce che, con propri **provvedimenti**, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti definisca, in conformità alla normativa unionale, le specifiche prescrizioni inerenti ai dispositivi, ai sistemi, ai componenti e

alle entità tecniche indipendenti dei veicoli di cui all'articolo 196, comma 1, condotti da **persone con disabilità** ovvero destinati al loro trasporto.

L'**articolo 198** (*Omologazione e requisiti per l'ammissione alla circolazione*) disciplina la **procedura di omologazione** dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei relativi sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti, ai fini dell'ammissione alla circolazione.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione riformula la disciplina contenuta nell'**articolo 75 del vigente codice della strada**, adeguandola alle previsioni del **regolamento (UE) 2018/858**. La procedura riguarda i veicoli prodotti in serie illimitata o limitata, i veicoli omologati individualmente e i veicoli incompleti progettati e costruiti in una o più fasi.

Il **comma 1** stabilisce che, per essere ammessi alla circolazione, i veicoli di cui all'articolo 196, comma 1 sono soggetti, ai sensi della normativa unionale, alla **procedura di omologazione** prevista per i veicoli prodotti in serie, illimitata o limitata, per quelli omologati individualmente e per i veicoli incompleti.

Il **comma 2** prevede che siano soggetti a omologazione anche i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti da installare sui veicoli di cui al comma 1, nuovi o in circolazione, secondo quanto previsto dal comma 3, dalla normativa unionale o dai regolamenti UNECE recepiti con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 3** prevede che la procedura di omologazione dei veicoli di cui al comma 1 e dei sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti di cui al comma 2 sia eseguita mediante **visita e prova** a cura dei competenti Uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, secondo modalità e sulla base della documentazione stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto della normativa unionale.

Il **comma 4** stabilisce che, per i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche prodotti **in serie**, la visita e la prova nell'ambito della procedura di omologazione siano eseguite su **prototipi**.

Il **comma 5** demanda a un **decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato nel rispetto della normativa unionale, la **definizione delle disposizioni** per l'**omologazione nazionale** dei veicoli di cui al comma 1 e dei loro dispositivi, sistemi, componenti ed entità tecniche.

Con propri **decreti**, il Ministro definisce altresì le procedure per l'installazione di tali dispositivi, sistemi, componenti ed entità tecniche quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti dei veicoli nuovi o in

circolazione, qualora ciò non sia già previsto da specifiche norme unionali o da regolamenti UNECE recepiti in Italia. I relativi accertamenti sono effettuati dai competenti Uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione.

Il **comma 6** dispone il **riconoscimento diretto** in Italia delle omologazioni UE rilasciate da uno Stato estero in conformità alla normativa unionale e delle omologazioni rilasciate da uno Stato estero in base ai regolamenti UNECE, in conformità alla normativa unionale.

Il **comma 7** assoggetta le **omologazioni nazionali** rilasciate da uno **Stato estero** in base alla normativa unionale alla valutazione dei competenti Uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della **verifica dell'equivalenza** tra le prescrizioni tecniche nazionali in base alle quali il veicolo è stato omologato e quelle applicate in Italia.

Il **comma 8** prevede che, in caso di **esito positivo** della procedura di omologazione, i competenti Uffici del Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rilascino il **certificato di omologazione** nelle forme previste dalla normativa unionale.

Il **comma 9** individua la documentazione da presentare ai fini dell'ammissione alla circolazione: il **certificato di conformità** per i veicoli prodotti in serie o il **certificato di omologazione** per le omologazioni individuali, entrambi validi ai fini dell'immatricolazione e presentabili in modalità **digitale o cartacea**. Per i veicoli omologati **in più fasi**, ciascun costruttore rilascia una propria dichiarazione di conformità per la parte di propria competenza. Per le omologazioni ancora **in corso di validità** rilasciate in conformità alla disciplina nazionale **previgente**, la dichiarazione di conformità può essere sostituita da un certificato di conformità.

I **commi da 10 a 13** disciplinano l'ipotesi in cui, a seguito di accertamenti successivi al rilascio dell'omologazione su veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione, di cui all'articolo 195, sia accertata l'applicazione di **dispositivi o metodologie di manipolazione, *hardware* o *software***, contrari alla normativa unionale e idonei a ridurre l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni. In tali casi, la competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti assegna al titolare dell'omologazione un termine non superiore a **sessanta giorni** per adottare le **misure necessarie** a ripristinare le condizioni originarie e garantire il rispetto dei valori limite delle emissioni stabiliti in sede di omologazione. Il termine decorre dalla notifica del relativo provvedimento e gli oneri del ripristino sono a carico del titolare dell'omologazione.

Qualora, alla scadenza del termine, il titolare **non dimostri** di avere adottato misure idonee al ripristino delle condizioni originarie, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dispone la **revoca dell'omologazione**, se questa è stata rilasciata dalla competente Direzione generale del Ministero. Qualora, invece, l'omologazione sia stata rilasciata da uno **Stato estero**, il Ministero ne dà comunicazione alle competenti autorità estere al fine di concordare il provvedimento più idoneo e adotta le opportune **misure restrittive provvisorie**, che possono comprendere il divieto o la limitazione della distribuzione sul mercato, dell'immatricolazione o dell'entrata in circolazione, nonché il ritiro dal mercato o il richiamo.

Il **comma 14** prevede che l'omologazione possa essere rilasciata anche ai veicoli di cui al comma 1 **privi di carrozzeria**; la successiva visita e prova, una volta carrozzati, si svolge secondo le modalità previste dal comma 3. Fatti salvi gli accordi internazionali, è inoltre previsto che l'omologazione **totale o parziale** rilasciata da uno **Stato estero** possa essere **riconosciuta in Italia** a condizione di reciprocità.

Il **comma 15** assoggetta all'accertamento di cui al comma 3 i veicoli di tipo omologato destinati a **trasporti specifici di persone**, nonché i veicoli non rispondenti al **regolamento (UE) 2018/858**, alla **direttiva 2007/46/CE** o al **regolamento (UE) 168/2013**, ovvero omologati con deroghe rispetto alle prescrizioni delle previgenti disposizioni europee.

Il **comma 16** fa salve le competenze del **Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica** ai fini delle attività e dei procedimenti disciplinati dall'articolo.

L'**articolo 199** (*Dichiarazione di conformità, certificato di omologazione e certificato di conformità*) disciplina la **documentazione** relativa alla procedura di omologazione e alla successiva immatricolazione dei veicoli.

Il **comma 1** prevede che alla richiesta di visita e prova per accertamento prevista dalla procedura di omologazione di cui all'articolo 198 sia allegata la **dichiarazione di conformità del veicolo**, prevista dalla normativa unionale e rilasciata dal costruttore.

Il **comma 2** stabilisce che il competente Ufficio del Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in caso di esito favorevole della visita e prova di cui al comma 1, rilasci al costruttore del veicolo il **certificato di omologazione** previsto dalla normativa unionale.

Il **comma 3** dispone che il rilascio del **certificato di omologazione** sia **sospeso** per i necessari accertamenti quando emergano elementi che fanno presumere che il veicolo o parte di esso siano di illecita provenienza, ovvero in caso di esito non favorevole della visita e prova di cui al comma 1.

Il **comma 4** prevede che la **normativa unionale** stabilisca le **caratteristiche** e il **contenuto** della dichiarazione di conformità, del certificato di omologazione e del certificato di conformità.

Il **comma 5** demanda al **regolamento** adottato ai sensi dell'articolo 289 la definizione delle **caratteristiche** e del **contenuto** della dichiarazione di conformità, del certificato di omologazione e del certificato di conformità ai fini del conseguimento dell'**omologazione nazionale**.

Il **comma 6** stabilisce che, per ciascun veicolo costruito conformemente al tipo omologato, il costruttore rilasci, ai fini della successiva immatricolazione, in forma **cartacea o digitale**, il **certificato di conformità**, del quale assume la piena responsabilità ad ogni effetto di legge. Il costruttore tiene una registrazione progressiva dei certificati di conformità rilasciati.

L'**articolo 200** (*Delle modifiche costruttive e relative modalità operative*) disciplina le **modifiche** apportate alle **caratteristiche costruttive** dei veicoli immatricolati in Italia, ai dispositivi e ai sistemi di equipaggiamento, alla carrozzeria o all'autotelaio.

Il **comma 1** prevede che i veicoli di cui *all'articolo 196, comma 1* siano sottoposti a **visita e prova**, secondo quanto stabilito con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, presso i competenti Uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, quando siano apportate una o più modifiche alle caratteristiche costruttive dei veicoli immatricolati in Italia, ovvero ai dispositivi e ai sistemi di equipaggiamento di cui all'*articolo 197*, oppure quando sia stata sostituita o modificata la carrozzeria o l'autotelaio.

Il medesimo decreto individua, in particolare, le modifiche per le quali l'aggiornamento dei documenti di circolazione non è subordinato a visita e prova, anche con riferimento ai veicoli con adattamenti per le **persone con disabilità**.

Il **comma 2** stabilisce che con il decreto di cui al comma 1 siano altresì definite le modalità e le procedure per gli accertamenti e per l'aggiornamento dei **documenti di circolazione**. Per i veicoli agricoli e forestali, il decreto è adottato di concerto con il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.

Il **comma 3** dispone che le modifiche riguardanti una o più caratteristiche costruttive dei veicoli di cui al comma 1 siano subordinate al rilascio, da parte del costruttore, di apposito **nulla osta**, fatte salve le diverse prescrizioni del costruttore stesso e fermo restando quanto definito nel decreto di cui al comma 2.

Il **comma 4** stabilisce che, in assenza di normativa unionale armonizzata, la modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli di cui al comma 1, immatricolati in Italia, sia disciplinata con apposito **decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, fermo restando il rispetto della normativa tecnica UNECE e della normativa nazionale.

Il **comma 5** prevede che, qualora il costruttore non rilasci il nulla osta di cui al comma 3 per motivi diversi da quelli di ordine tecnico concernenti la possibilità di esecuzione della modifica, il nulla osta possa essere sostituito da una **relazione tecnica**, firmata da persona a ciò abilitata e in possesso dei requisiti stabiliti con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, idonea ad attestare la possibilità di esecuzione della modifica. La relazione tecnica è acquisita in sede di visita e prova presso il competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione.

Il **comma 6** dispone che l'**aggiornamento dei dati** interessati dalla modifica delle caratteristiche costruttive avvenga a seguito del rilascio del **certificato di approvazione** da parte del competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione. Quando possibile, in luogo del rilascio del certificato di approvazione, l'aggiornamento avviene mediante l'emissione del **duplicato** del documento unico o della carta di circolazione.

Il **comma 7** stabilisce che, per i veicoli di cui al comma 1 in circolazione da **più di dieci anni**, le caratteristiche costruttive possano essere modificate esclusivamente in conformità ad **appositi provvedimenti** della Direzione generale per la motorizzazione o, comunque, a quanto previsto dai decreti di cui all'articolo 196, comma 4.

Il **comma 8** demanda a un **decreto** del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'individuazione dei **soggetti competenti** a effettuare sui veicoli delle categorie L, M, N e O modifiche costruttive ulteriori rispetto a quelle effettuate dal costruttore. Tali soggetti sono iscritti in un **apposito registro**, secondo le modalità stabilite dal Dipartimento per i trasporti e la navigazione.

Il **comma 9** prevede che, per i **veicoli già in circolazione**, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adotti **disposizioni semplificative**, in

conformità alla normativa unionale, per l'adeguamento, ai fini della **sicurezza stradale**, di dispositivi aggiuntivi non previsti in sede di omologazione del veicolo.

Il **comma 10** stabilisce che i veicoli che partecipano alle **competizioni motoristiche sportive autorizzate** di cui all'articolo 272 non siano soggetti alle disposizioni dell'articolo e che ad essi si applichino le disposizioni di cui all'articolo 236.

Il **comma 11** prevede che, al fine di incrementare la sicurezza degli utenti vulnerabili, con **decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare **entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del codice**, siano individuate le **categorie di veicoli** a motore per le quali è **obbligatoria** l'installazione o la presenza di **sistemi idonei** a **ridurre o eliminare gli angoli ciechi** e a consentire al conducente la **rilevazione di pedoni e ciclisti** presenti nelle aree laterali e posteriori del veicolo. Il decreto individua, in particolare, le categorie internazionali di veicoli interessate, le eventuali soglie di massa, le caratteristiche dei dispositivi di visione diretta e indiretta e dei sistemi elettronici di rilevamento e segnalazione, nonché le modalità e i termini di adeguamento dei veicoli già immatricolati.

L'**articolo 201** (*Traino dei veicoli*) disciplina il **traino dei veicoli**.

Il **comma 1** prevede che nei documenti di circolazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, diversi dai veicoli agricoli e forestali, classificati come **eccezionali** o autorizzati a effettuare trasporti in condizioni di eccezionalità, sia indicata la possibilità di trainare o farsi trainare da più di un veicolo.

Il **comma 2** demanda a un **decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** l'individuazione delle circostanze eccezionali nelle quali gli autoveicoli possono essere autorizzati a effettuare il traino di veicoli non considerati rimorchi, **compresi i veicoli in avaria**.

Il **comma 3** prevede che i **treni turistici** classificati quali veicoli atipici possano trainare fino a tre rimorchi.

Il **comma 4** stabilisce che nei documenti di circolazione del **veicolo idoneo al traino** sia indicato il valore della **massa massima rimorchiabile**.

L'**articolo 202** (*Dei veicoli a guida automatizzata*) disciplina i veicoli a guida automatizzata definiti nell'**Allegato I.1, articolo 2, comma 1, lettera *v)***.

Secondo la definizione ivi contenuta, i **veicoli a guida automatizzata** si distinguono in: 1) «**veicolo automatizzato**», ossia un veicolo a motore progettato e costruito per muoversi autonomamente per determinati periodi di tempo senza una supervisione costante da parte di un conducente, ma riguardo al quale l'intervento del conducente è ancora previsto o necessario; 2) «**veicolo totalmente automatizzato**», ossia un veicolo a motore progettato e costruito per muoversi autonomamente senza supervisione da parte di un conducente.

Il **comma 1** stabilisce che i veicoli dotati di un sistema di guida automatizzata possono essere parzialmente o completamente automatizzati e che, nei sistemi di guida automatizzata, l'*hardware* e il *software* sono collettivamente in grado di eseguire l'intera attività di guida dinamica del veicolo completamente automatizzato su base continuativa in un ambito di impiego previsto. Tali veicoli, appartenenti alle categorie internazionali **M, N ed L**, sono omologati ai sensi delle normative unionali e hanno le caratteristiche disciplinate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità alla normativa tecnica unionale vigente.

Il **comma 2** consente, **per finalità di ricerca, sviluppo e innovazione** non direttamente finalizzate all'omologazione e alla messa in produzione, la **sperimentazione sulle strade**, comprese quelle in ambito portuale e aeroportuale, **aperte al traffico** e in condizioni di normale circolazione, di veicoli omologati e di mezzi di trasporto innovativi **non omologati e non omologabili**, allestiti con tecnologie di guida automatica o connessa, **previa autorizzazione** delle autorità competenti ai sensi della normativa vigente.

Si ricorda che la sperimentazione su strada delle soluzioni di *Smart Road* e di guida connessa e automatica è già prevista dalla legislazione vigente e disciplinata dal **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 febbraio 2018, n. 70**, che ne definisce le modalità attuative e gli strumenti operativi.

CAPO III – DEI VEICOLI AGRICOLI E FORESTALI

Articoli 203-209
(Dei veicoli agricoli e forestali)

Gli **articoli da 203 a 209** (**Capo III** del **Titolo VI**) recano una disciplina organica delle caratteristiche costruttive e funzionali, dei dispositivi, dell'omologazione, della documentazione di conformità, delle modifiche costruttive, del traino e dell'abbinamento dei **veicoli agricoli e forestali**, coordinata con la normativa unionale e, in particolare, con il **regolamento (UE) n. 167/2013**. Le disposizioni si ricollegano alla disciplina vigente delle macchine agricole, aggiornandone la terminologia e l'impianto tecnico-regolatorio.

Il **Capo III del Titolo VI** (**articoli da 203 a 209**) reca la disciplina delle **caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli agricoli e forestali**, dei relativi dispositivi e sistemi, delle procedure di omologazione e ammissione alla circolazione, della documentazione di conformità, delle modifiche costruttive, nonché del traino e dell'abbinamento dei veicoli. La struttura del Capo è analoga a quella adottata dal precedente Capo II per gli altri veicoli a motore e si coordina con la normativa unionale vigente e, in particolare, con il **regolamento (UE) n. 167/2013**, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli agricoli e forestali.

La materia trova corrispondenza, nel codice vigente, nelle disposizioni del **Capo IV del Titolo III**, dedicato alla circolazione su strada delle macchine agricole e delle macchine operatrici, e in particolare negli articoli **105**, **106**, **107**, **108** e **112**, cui si ricollegano, con diversa articolazione e con gli adeguamenti richiesti dalla normativa unionale, le disposizioni del nuovo Capo.

La nuova sistematica utilizza la nozione di **«veicoli agricoli e forestali»**, definita dall'articolo 2, comma 1, lettera *p)*, dell'Allegato I.1. Vi rientrano i veicoli rispondenti alla normativa unionale in materia di omologazione appartenenti alle categorie internazionali **T1, T2, T3, T4, C, R1, R2, R3, R4, S1 e S2**, nonché, ai fini della circolazione su strada, le macchine agricole operatrici semoventi. La disposizione distingue, in particolare, **trattori**, **macchine agricole operatrici semoventi**, **macchine agricole operatrici ad un asse**, **rimorchi agricoli**, **attrezzature intercambiabili trainate** e **attrezzature portate o semiportate**.

La **relazione tecnica** evidenzia che le disposizioni del Capo si coordinano con la normativa unionale e con i regolamenti UNECE applicabili, confermando le competenze tecniche e amministrative già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e agli uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione e facendo salve le competenze del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.

Sotto il **profilo finanziario**, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi delle dotazioni organiche e non introduce nuove autorizzazioni di spesa; gli oneri relativi alla conformità dei veicoli, alle prove, alle modifiche costruttive, alle autorizzazioni e agli altri adempimenti restano a carico dei costruttori, dei titolari delle omologazioni, dei proprietari e degli altri operatori interessati, secondo il vigente sistema di diritti, tariffe e corrispettivi.

Gli articoli del **Capo III** hanno prevalentemente contenuto **tecnico, regolatorio e procedimentale** e non recano direttamente le relative **sanzioni**. Le violazioni concernenti la conformità tecnica, la circolazione e il traino dei veicoli agricoli e forestali trovano disciplina in altre disposizioni del codice e nell'apparato sanzionatorio della **Tabella 1** richiamata dall'articolo 121.

In particolare, l'**articolo 76, comma 11**, vieta la circolazione dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali che presentino difformità rispetto alle caratteristiche indicate nei documenti di circolazione o non siano mantenuti in condizioni di efficienza, prevedendo la relativa sanzione amministrativa pecuniaria.

L'**articolo 84, comma 4**, vieta la circolazione dei complessi veicolari formati da veicoli a motore e veicoli trainati tecnicamente non compatibili tra loro e stabilisce, salvo quanto previsto dall'articolo 215, che i veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali possano trainare soltanto veicoli appartenenti alla medesima categoria; per la violazione è prevista dalla Tabella 1 la sanzione da **80 a 320 euro**, con **immobilizzazione del veicolo**.

Specifiche fattispecie sanzionatorie sono inoltre previste dall'**articolo 118**, relativo alle **sagome e masse limite dei veicoli agricoli e forestali** e alla circolazione dei veicoli agricoli e forestali eccezionali. La Tabella 1 sanziona, tra l'altro, il superamento dei limiti di sagoma e massa, la circolazione senza la prescritta autorizzazione, l'inosservanza delle prescrizioni relative alla scorta tecnica, al pagamento dell'indennizzo d'usura, alla verifica preventiva dell'itinerario e ai dispositivi di segnalazione.

L'**articolo 119** reca le sanzioni relative al **traino dei veicoli agricoli e forestali**, con riferimento, tra l'altro, al superamento dei limiti dimensionali dei convogli, al traino di un numero di rimorchi o attrezzature superiore a quello consentito, al traino di veicoli privi dei prescritti dispositivi di frenatura e all'inosservanza delle prescrizioni relative alla massa rimorchiabile. Per diverse di tali violazioni la Tabella 1 prevede la sanzione da **170 a 680 euro**, con **immobilizzazione del veicolo** nei casi espressamente indicati.

L’**articolo 112** reca infine le sanzioni relative alla fabbricazione e alla commercializzazione di veicoli e dispositivi non conformi. In particolare, per l’importazione, la produzione o la messa in commercio di **macchine agricole e macchine operatrici non omologate, non approvate o non conformi al tipo omologato**, la Tabella 1 prevede, con riferimento al comma 1, la sanzione da **400 a 1.600 euro**, con **confisca del veicolo**. Per le violazioni del **comma 5**, relative al rilascio della dichiarazione o certificazione di conformità per veicoli non conformi al tipo omologato ovvero priva dei prescritti dati di identificazione, è prevista, per le macchine agricole e le macchine operatrici, la sanzione da **40 a 160 euro**.

Quanto ai **principi e criteri direttivi** dell’**articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177**, rilevano in particolare il **comma 3, lettere *a), b)* e *d)***: la lettera *a)* prevede la riorganizzazione e il coordinamento della disciplina con la normativa nazionale, unionale e internazionale; la lettera *b)* la revisione delle definizioni e degli adeguamenti terminologici; la lettera *d)* la **delegificazione della disciplina procedurale e tecnica suscettibile di frequenti aggiornamenti**.

A tali criteri si affianca il **comma 4**, che autorizza il Governo ad adottare regolamenti di delegificazione. Tra le materie rilevanti figurano, alla lettera *f)*, la **classificazione, le caratteristiche costruttive e di equipaggiamento, l’omologazione e i controlli di conformità dei veicoli** e, alla lettera *i)*, la **classificazione e utilizzazione dei veicoli in relazione all’uso**, con particolare riferimento alle **macchine agricole e operatrici**, anche con riguardo alla disciplina unionale in materia di **limiti di massa, massa rimorchiabile e traino**, nonché alla loro circolazione su strada.

L’**articolo 203** *(Caratteristiche costruttive dei veicoli agricoli e forestali)* stabilisce, al **comma 1**, che le caratteristiche costruttive dei veicoli agricoli e forestali, dei trattori a ruote o cingolati, delle macchine operatrici agricole semoventi, dei relativi rimorchi e delle attrezzature intercambiabili trainate sono disciplinate dalla **normativa unionale vigente**. Ai sensi del **comma 2**, le caratteristiche costruttive e funzionali non disciplinate dalla normativa unionale devono essere conformi alle disposizioni dell’**Allegato VI.1**.

Il **comma 3** demanda al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con propri **decreti** adottati di concerto con il Ministro dell’ambiente e della sicurezza energetica per gli aspetti di competenza e con gli altri Ministri interessati, la determinazione, limitatamente ai veicoli non disciplinati dalla normativa unionale, delle particolari caratteristiche costruttive e funzionali cui determinate categorie di veicoli devono essere conformi. Il **comma 4** assoggetta le caratteristiche costruttive e funzionali previste dall’articolo alla procedura di **omologazione** di cui all’articolo 205.

Ai sensi del **comma 5**, i veicoli agricoli e forestali, quando non circolano su strada, devono rispettare le prescrizioni relative ai mezzi e ai sistemi di difesa previste dalla normativa in materia di **sicurezza e igiene del lavoro**, adottata dal Ministero competente. Il **comma 6** fa salve le competenze dei Ministeri dell'ambiente e della sicurezza energetica, del lavoro e delle politiche sociali e dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.

La disposizione riformula la disciplina contenuta nell'articolo 106 del codice vigente, al fine, secondo la **relazione tecnica**, di adeguarla alle previsioni del **regolamento (UE) n. 167/2013**. Il codice vigente disciplina le caratteristiche costruttive e funzionali delle macchine agricole, rinviando per diversi profili al regolamento e alla normativa tecnica, mentre lo schema assume come fonte primaria di riferimento la normativa unionale e rinvia, per gli aspetti non armonizzati, all'Allegato VI.1 e ai decreti ministeriali previsti dal comma 3.

Rispetto alla disciplina vigente, il **comma 5** mantiene il raccordo con la normativa in materia di sicurezza e igiene del lavoro, circoscrivendolo espressamente ai veicoli agricoli e forestali **quando non circolano su strada**; non è invece riprodotto il riferimento alla protezione dell'ambiente da ogni forma di inquinamento contenuto nel vigente articolo 106. Non sono inoltre riprodotte nell'articolo 203 le disposizioni dei commi 7 e 8 dell'articolo 106 vigente relative all'applicazione delle prescrizioni derivanti dalla normativa europea e dai regolamenti UNECE e alle norme di unificazione, profili ora assorbiti o riorganizzati nel nuovo assetto normativo.

L'**articolo 204** *(Dispositivi dei veicoli agricoli e forestali)* stabilisce, al **comma 1**, che i dispositivi, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti che equipaggiano i veicoli di cui all'articolo 203, comma 1, sono disciplinati dalla **normativa unionale** e sono soggetti a **omologazione** ai sensi dell'articolo 205 nei casi espressamente previsti dalla medesima normativa. Il **comma 2** rende applicabili a tali veicoli le disposizioni dell'**articolo 197, commi 2, 4 e 5**.

Il rinvio all'**articolo 197, comma 2**, comporta l'applicazione ai veicoli agricoli e forestali della disposizione che demanda a decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'attuazione della normativa unionale non autonomamente applicabile relativa alle caratteristiche tecniche dei dispositivi, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti. Il rinvio al **comma 4** estende invece a tali veicoli le specifiche prescrizioni relative ai dispositivi e ai sistemi dei veicoli condotti da persone con disabilità o destinati al loro trasporto.

Si segnala tuttavia un **difetto di coordinamento interno** con riferimento al richiamo al **comma 5** dell'articolo 197, il quale, nel testo dello schema, consta di soli **quattro commi**.

In proposito, si segnala che la relazione tecnica afferma che l'articolo 204 rende applicabile anche la disciplina concernente l'individuazione dei **dispositivi supplementari obbligatori o facoltativi**, contenuta nell'articolo 197, **comma 3**, che non è invece richiamato dal testo dell'articolo 204.

Si valuti pertanto l'opportunità di correggere il rinvio contenuto nell'articolo 204, comma 2, verificando se il riferimento ai «commi 2, 4 e 5» debba essere sostituito con quello ai commi 2, 3 e 4 dell'articolo 197, in coerenza con il contenuto della relazione tecnica.

La **relazione tecnica** qualifica la disposizione come di **nuova introduzione** e precisa che essa disciplina, con rinvio alla normativa unionale, i dispositivi, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti dei veicoli agricoli e forestali. La materia trova tuttavia un antecedente, nel codice vigente, nelle disposizioni dell'articolo 106 relative ai dispositivi delle macchine agricole, ora riorganizzate nel quadro della disciplina unionale, con particolare riferimento al regolamento (UE) n. 167/2013.

L'**articolo 205** *(Omologazione e requisiti per l'ammissione alla circolazione dei veicoli agricoli e forestali)* stabilisce che **l'omologazione e l'ammissione alla circolazione** dei veicoli agricoli e forestali, dei trattori a ruote o cingolati, delle macchine operatrici agricole semoventi, dei relativi rimorchi e delle attrezzature intercambiabili trainate sono disciplinate **ai sensi dell'articolo 198**.

La disposizione riformula la disciplina contenuta nell'articolo 107 del codice vigente, al fine, secondo la **relazione tecnica**, di adeguarla alle previsioni del **regolamento (UE) n. 167/2013**. La disciplina vigente prevede, tra l'altro, l'accertamento dei dati di identificazione, della potenza del motore e della conformità alle prescrizioni tecniche, la visita e prova, l'omologazione del tipo su prototipo e il riconoscimento, a determinate condizioni, delle omologazioni estere.

Il **rinvio all'articolo 198** è volto a rendere applicabile ai veicoli agricoli e forestali la disciplina generale ivi prevista in materia di **omologazione e ammissione alla circolazione**. Essa contempla, tra l'altro, procedure relative ai veicoli prodotti in serie, anche limitata, ai veicoli omologati individualmente e ai veicoli incompleti, nonché l'omologazione di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti secondo la normativa unionale o i regolamenti UNECE, la visita e prova e le procedure di omologazione nazionale.

La disciplina richiamata contempla inoltre il **riconoscimento delle omologazioni UE e UNECE rilasciate da altri Stati** e la valutazione, nei casi previsti, delle omologazioni nazionali estere.

La relazione tecnica precisa inoltre che trovano applicazione le procedure di controllo successive al rilascio dell'omologazione nei casi in cui siano accertati dispositivi o metodologie, anche *hardware* o *software*, idonei a ridurre l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, con previsione del ripristino della conformità e, nei casi previsti, della revoca dell'omologazione nazionale o dell'adozione di misure restrittive per le omologazioni estere.

L'**articolo 206** *(Dichiarazione di conformità, certificato di omologazione e certificato di conformità dei veicoli agricoli e forestali)* stabilisce che la **dichiarazione di conformità**, il **certificato di omologazione** e il **certificato di conformità** dei veicoli di cui all'articolo 203, comma 1, sono disciplinati **ai sensi dell'articolo 199**.

La **relazione tecnica** qualifica la disposizione come di **nuova introduzione** e precisa che essa disciplina la documentazione necessaria per la procedura di omologazione e per la successiva immatricolazione dei veicoli agricoli e forestali. La materia trova tuttavia un antecedente nell'articolo 108 del codice vigente, che già disciplina la documentazione relativa alle macchine agricole e, in particolare, la dichiarazione di conformità rilasciata dal costruttore per i veicoli di tipo omologato, della quale il medesimo assume la piena responsabilità.

Per effetto del rinvio all'articolo 199, alla richiesta di visita e prova deve essere allegata la **dichiarazione di conformità** rilasciata dal costruttore e, in caso di esito favorevole, il competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rilascia il **certificato di omologazione**. Il rilascio di quest'ultimo è sospeso quando emergano elementi che facciano presumere l'**illecita provenienza del veicolo o di parte di esso**, nonché in caso di esito non favorevole della visita e prova.

Per ciascun veicolo costruito conformemente al tipo omologato, il costruttore rilascia inoltre il **certificato di conformità**, anche in **forma cartacea o digitale**, assumendone la piena responsabilità e tenendo una registrazione progressiva dei certificati rilasciati. La relazione tecnica evidenzia che la gestione in formato digitale si inserisce nei sistemi informativi già utilizzati per le procedure di omologazione e immatricolazione.

La disposizione realizza pertanto una **riformulazione e sistematizzazione** della disciplina documentale già presente nel codice vigente, coordinandola con il modello generale previsto dall'articolo 199 e con la normativa unionale applicabile ai veicoli agricoli e forestali.

L'**articolo 207** *(Delle modifiche costruttive e relativi adempimenti dei veicoli agricoli e forestali)* stabilisce, al **comma 1**, che, in caso di modifiche alle caratteristiche costruttive dei veicoli di cui all'articolo 203, comma 1, ovvero ai «dispositivi e sistemi di cui all'**articolo 205, comma 2**», si applicano le disposizioni dell'**articolo 200, commi 1, 2, 3, 5, 6, 7 e 8**. Trovano pertanto applicazione, tra l'altro, la disciplina della visita e prova e dei casi nei quali l'aggiornamento dei documenti può avvenire senza tale adempimento, il *nulla osta* del costruttore e la possibilità di sostituirlo, nei casi previsti, con una relazione tecnica, le modalità di aggiornamento dei

documenti di circolazione, la disciplina delle modifiche dei veicoli in circolazione da più di dieci anni e l'individuazione dei soggetti abilitati a effettuare modifiche costruttive.

Al riguardo, si segnalano alcuni **profili di coordinamento**.

In primo luogo, il **comma 1 dell'articolo 207** richiama i «dispositivi e sistemi di cui all'**articolo 205, comma 2**», ma l'articolo 205 consta di **un solo comma** e disciplina l'omologazione e l'ammissione alla circolazione. I dispositivi e i sistemi dei veicoli agricoli e forestali sono invece disciplinati dall'**articolo 204**.

Si valuti pertanto l'opportunità di correggere il rinvio, individuando la disposizione effettivamente intesa dal legislatore.

Il **comma 2** precisa che, ai fini dell'articolo in esame, il **decreto** previsto dall'articolo 200, comma 1, è adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti **di concerto con il Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste**; i **provvedimenti** della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relativi ai veicoli in circolazione da più di dieci anni sono invece adottati **d'intesa con la competente Direzione generale del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste**.

La disposizione riformula la disciplina contenuta nell'articolo 112 del codice vigente, al fine, secondo la **relazione tecnica**, di adeguarla al **regolamento (UE) n. 167/2013**. Rispetto alla disciplina vigente, che già assoggetta a visita e prova le macchine agricole alle quali siano state apportate modifiche alle caratteristiche costruttive o ai dispositivi e prevede il conseguente aggiornamento dei documenti di circolazione, lo schema reca una disciplina più articolata delle modalità di esecuzione delle modifiche, del *nulla osta* del costruttore, della relazione tecnica sostitutiva, dell'aggiornamento documentale e dei soggetti abilitati a effettuare gli interventi.

Il divieto di circolare con veicoli agricoli e forestali che presentino difformità rispetto alle caratteristiche indicate nei documenti di circolazione, oggi contenuto nell'articolo 112 del codice vigente, è ricollocato nell'**articolo 76, comma 11**, dello schema.

L'**articolo 208** *(Traino di veicoli agricoli e forestali)* stabilisce, al **comma 1**, che i **convogli** formati da veicoli agricoli e forestali e rimorchi agricoli o attrezzature intercambiabili trainate hanno lunghezza non superiore a **18,75 metri**. I convogli che, per specifiche necessità funzionali, superano tale limite, da soli o compreso il loro carico, possono essere ammessi alla circolazione, rispettivamente, come **convogli agricoli e forestali eccezionali** o come **convogli agricoli e forestali in trasporto eccezionale**. In tali casi è necessaria l'**autorizzazione** di cui all'articolo 274 e si applicano le

disposizioni dell'**articolo 209**. Fatto salvo quanto previsto da tali disposizioni, ai predetti convogli non si applicano gli articoli **217, 275 e 276**, relativi, rispettivamente, alle caratteristiche dei veicoli eccezionali, ai casi di circolazione senza autorizzazione e all'indennizzo d'usura.

Il **comma 2** attribuisce al conducente del veicolo a motore la **responsabilità dell'abbinamento** al momento del traino e gli impone di garantire le condizioni di sicurezza e di circolazione del complesso veicolare.

La disposizione riformula la disciplina contenuta nell'articolo 105, comma 1, del codice vigente, che già fissa in **18,75 metri** la lunghezza massima dei convogli di macchine agricole e disciplina l'ammissione alla circolazione dei convogli eccedenti tale limite. Secondo la **relazione tecnica**, la riformulazione è diretta ad adeguare la disciplina alle previsioni del **regolamento (UE) n. 167/2013**; resta invariato il limite ordinario di 18,75 metri, mentre lo schema coordina la disciplina dei convogli eccedenti tale limite con le nuove disposizioni in materia di autorizzazione e di abbinamento dei veicoli.

L'**articolo 209** *(Abbinamento dei veicoli agricoli e forestali)* prevede, al **comma 1**, che, nei casi di cui all'articolo 208, comma 1, secondo periodo, i trattori possano trainare **un solo rimorchio agricolo** o **non più di due attrezzature intercambiabili trainate**, purché munite di dispositivi di frenatura comandati dal trattore.

Il **comma 2** vieta ai trattori con attrezzi portati anteriormente il traino di rimorchi agricoli o di attrezzature intercambiabili trainate sprovvisti di dispositivo di frenatura, anche se considerati parte integrante della motrice.

I **commi 1 e 2** si ricollegano all'articolo 105, commi 2 e 3, del codice vigente, con l'adeguamento della terminologia, in particolare mediante l'impiego dei termini «trattori» e «attrezzature intercambiabili trainate» in luogo, rispettivamente, di «trattrici agricole» e «macchine operatrici agricole».

Si registra tuttavia una **modifica dell'ambito di applicazione**. Il vigente articolo 105, comma 2, riferisce il limite di un solo rimorchio o di due macchine operatrici ai convogli contenuti entro il limite di lunghezza stabilito dal comma 1, mentre l'articolo 209, comma 1, richiama espressamente i casi di cui all'**articolo 208, comma 1, secondo periodo**, ossia i **convogli che superano il limite di 18,75 metri e sono ammessi alla circolazione come eccezionali**. La relazione tecnica conferma tale impostazione, qualificando l'articolo 209 come disposizione relativa all'abbinamento tra trattori, rimorchi agricoli e attrezzature intercambiabili trainate nei casi di convogli ammessi alla circolazione come trasporti eccezionali.

Secondo la **relazione tecnica**, le previsioni dell'articolo 209 sono state riformulate rispetto alla disciplina vigente contenuta nell'articolo 105, commi 2 e 3, al fine di adeguarle al **regolamento (UE) n. 167/2013**.

Il **comma 3** stabilisce che, in mancanza di normativa unionale di riferimento, la **massa rimorchiabile** dei veicoli agricoli e forestali è determinata in sede di omologazione del tipo, in coerenza con la normativa nazionale.

Ai sensi del **comma 4**, il valore della massa rimorchiabile del trattore, individuato come differenza tra la massa complessiva a pieno carico del complesso veicolare e la massa in ordine di marcia del trattore, è limitato dal rapporto tra la massa complessiva a pieno carico del rimorchio agricolo e la massa complessiva a pieno carico del trattore.

Il **comma 5** stabilisce che tale rapporto non può superare i seguenti valori:

a) **2**, per i trattori di tipo snodato a ruote gommate e per i trattori a ruote non gommate ovvero cingolate, indipendentemente dal tipo di frenatura del complesso;

b) **3**, per i trattori a ruote gommate, se il dispositivo di frenatura del complesso è di tipo meccanico;

c) **4**, per i trattori a ruote gommate, se il dispositivo di frenatura del complesso è di tipo misto e automatico;

d) **5**, per i trattori a ruote gommate, se il dispositivo di frenatura del complesso è di tipo continuo e automatico.

Il **comma 6** definisce la massa a vuoto del trattore in ordine di marcia come la massa del veicolo agricolo e forestale a vuoto, pronto per il normale utilizzo, comprensiva dell'equipaggiamento standard secondo le specifiche del costruttore, del liquido di raffreddamento, dei lubrificanti, del carburante, degli attrezzi e del conducente, la cui massa è convenzionalmente fissata in **75 kg**.

Il **comma 7** stabilisce infine che la massa massima rimorchiabile è, ove necessario, limitata dalla massa rimorchiabile degli organi di traino e degli impianti di frenatura.

CAPO IV – DELLE MACCHINE OPERATRICI E DELLE MACCHINE MOBILI NON STRADALI

Articolo 210
(Macchine operatrici e macchine mobili non stradali)

L'**articolo 210**, unico articolo del **Capo IV** del **Titolo VI**, disciplina le **macchine operatrici** e le **macchine mobili non stradali**, definendone caratteristiche, condizioni di impiego e principali requisiti tecnici.
Tra gli elementi innovativi, la disposizione introduce una **definizione di cantiere**, comprensiva anche delle attività di **raccolta dei rifiuti solidi urbani**, individua una nuova categoria di macchine con caratteristiche riconducibili ai veicoli della categoria internazionale **N2** e inserisce nel codice la disciplina delle **macchine mobili non stradali**. Viene inoltre riformulata la disciplina dei limiti di velocità, prevedendo espressamente l'obbligo di dotazione di **sistemi di limitazione della velocità**.

Il **Capo IV** del Titolo VI disciplina congiuntamente le **macchine operatrici** e le **macchine mobili non stradali**.

Come evidenziato dalla relazione tecnica, le disposizioni relative alle macchine operatrici sono state riformulate rispetto alla disciplina vigente di cui all'articolo 58 del codice della strada anche al fine di adeguarle al **regolamento (UE) 2025/14**, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato delle macchine mobili non stradali circolanti su strade pubbliche. Rispetto alla disciplina vigente assume particolare rilievo l'inserimento nel codice della categoria delle **macchine mobili non stradali**, oggetto di una specifica disciplina unionale.

Nel codice vigente la disciplina delle macchine operatrici è contenuta, in particolare, nell'**articolo 58**, quanto alla definizione e alla classificazione, e nell'**articolo 114**, quanto alle condizioni per la circolazione su strada.

La relazione tecnica evidenzia che il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce programmi pubblici di acquisto, adeguamento o sostituzione delle macchine. Le attività tecnico-regolatorie, amministrative, autorizzatorie e di controllo sono svolte nell'ambito delle funzioni già esercitate dalle amministrazioni competenti, mentre gli oneri relativi alla conformità tecnica, all'equipaggiamento, all'immatricolazione, alle autorizzazioni e alla circolazione in condizioni di eccezionalità restano a carico dei soggetti interessati, secondo il vigente sistema di diritti, tariffe e corrispettivi.

La disciplina va letta in coordinamento con altre disposizioni dello schema concernenti le medesime categorie di veicoli. Vengono in rilievo, in

particolare, l'**articolo 120** (Titolo II, Capo XI), relativo alla circolazione su strada delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali; l'**articolo 226**, relativo all'immatricolazione e ai documenti di circolazione; l'**Allegato VI.1**, che disciplina i limiti dimensionali e ponderali; nonché l'**articolo 2, comma 1, lettere *f*) e *g*)**, dell'Allegato I.1, che individua le due categorie mediante rinvio all'articolo 210.

L'articolo rinvia, per diversi profili della disciplina tecnica, al **regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289**, cui sono demandati, tra l'altro, i criteri relativi all'individuazione dei cantieri, le modalità e i limiti della circolazione, le caratteristiche costruttive e la disciplina delle macchine eccezionali. Il comma 4 richiama inoltre un **provvedimento della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** per la disciplina dei brevi e saltuari spostamenti su strada. Restano altresì applicabili, per i rispettivi profili, l'articolo 226 e le disposizioni dell'Allegato VI.1.

Quanto ai principi e criteri direttivi, le disposizioni del Capo sono riconducibili, oltre che al generale criterio di **riordino, coordinamento e armonizzazione** previsto dall'**articolo 35, comma 3, lettera *a)*, della legge 25 novembre 2024, n. 177**, anche al criterio di cui alla lettera ***i)*** del medesimo comma, che demanda al Governo la revisione della disciplina relativa alla classificazione e all'utilizzazione dei veicoli, con particolare riferimento alle **macchine agricole e operatrici**, nonché il coordinamento della disciplina delle macchine operatrici quali veicoli con la corrispondente normativa europea in materia di macchine.

L'**articolo 210** (*Macchine operatrici e macchine mobili non stradali*) disciplina la definizione, la classificazione e alcune caratteristiche tecniche delle due categorie di macchine.

Il **comma 1** definisce le **macchine operatrici** come macchine semoventi o trainate, a ruote o a cingoli, destinate a operare su strada o nei cantieri ed eventualmente equipaggiate con speciali attrezzature. Ai fini della disposizione, per **cantiere** si intende la porzione di territorio, anche stradale e ancorché non delimitata, destinata all'esecuzione di lavori o di altre attività operative, comprese quelle di **raccolta dei rifiuti solidi urbani**, individuata dall'ente territoriale competente secondo i criteri stabiliti dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.

In quanto veicoli, le macchine operatrici possono circolare su strada per il proprio **trasferimento** e per lo **spostamento di cose connesse con il ciclo**

operativo della macchina o del cantiere, nei limiti e secondo le modalità stabiliti dal medesimo regolamento.

Ai fini della circolazione, esse si distinguono in:

- macchine impiegate per la costruzione e la manutenzione di opere civili o delle infrastrutture stradali o per il ripristino del traffico (**lettera *a*)**);
- macchine sgombraneve, spartineve o ausiliarie, quali le spanditrici di sabbia e simili (**lettera *b*)**);
- carrelli destinati alla movimentazione di cose (**lettera *c*)**);
- macchine aventi massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate e inferiore a 7,5 tonnellate, rispondenti alle caratteristiche e alle prescrizioni tecniche della categoria internazionale **N2**, dotate di carrozzeria permanentemente installata, con moduli operativi per la manutenzione delle strade e idonee al carico e allo scarico di rifiuti solidi urbani (**lettera *d*)**).

La disposizione riprende l'impianto dell'**articolo 58, commi 1 e 2, del codice vigente**, introducendo tuttavia alcuni elementi ulteriori, tra cui la definizione normativa di **cantiere**, con l'espresso riferimento alle attività di raccolta dei rifiuti solidi urbani, e la categoria di macchine di cui alla **lettera *d*)**.

Con riferimento all'impiego delle macchine operatrici nel settore dei rifiuti, la prassi dell'**Albo nazionale gestori ambientali** ha individuato specifiche condizioni per la loro iscrizione e utilizzazione, anche in relazione al collegamento tra i rifiuti trasportati e il ciclo operativo della macchina o del cantiere e all'impiego in aree non accessibili ai normali veicoli destinati al trasporto. La **circolare n. 9 del 16 settembre 2026** ha da ultimo aggiornato i requisiti e le condizioni per l'iscrizione delle macchine operatrici all'Albo, anche alla luce del decreto direttoriale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 98 del 3 marzo 2026.

Il **comma 2** definisce le **macchine mobili non stradali** come macchine mobili semoventi, dotate di un sistema di propulsione e progettate e costruite per eseguire lavori, alle quali si applicano le disposizioni unionali vigenti.

La definizione corrisponde, nei suoi elementi essenziali, a quella recata dall'articolo 3, punto 1), del **regolamento (UE) 2025/14**.

Il **comma 3** demanda al **regolamento** adottato ai sensi dell'**articolo 289** la definizione delle **caratteristiche costruttive** e dei **limiti dimensionali e ponderali** delle **macchine operatrici** e delle **macchine mobili non stradali**.

Nel codice vigente, l'articolo 114, comma 1, assoggetta le macchine operatrici ai limiti di sagoma e massa degli articoli 61 e 62 e alle norme costruttive dettate per le macchine agricole dall'articolo 106.

Si segnala che i limiti dimensionali e ponderali delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali sono disciplinati anche dall'**Allegato VI.1**, che costituisce parte integrante del codice.

Il **comma 4** stabilisce che «le prescrizioni di cui al comma 2» non si applicano alle macchine mobili non stradali e ai carrelli che circolano su strada per **brevi e saltuari spostamenti**, a vuoto o a carico, secondo le disposizioni adottate con provvedimento della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si segnala che il rinvio alle «prescrizioni di cui al comma 2» appare meritevole di verifica. Nel vigente articolo 114, comma 2-*bis*, un analogo rinvio riguarda infatti l'obbligo di **immatricolazione** previsto dal precedente comma 2; nell'articolo 210, invece, il comma 2 reca esclusivamente la **definizione delle macchine mobili non stradali** e il richiamo alla normativa unionale ad esse applicabile. L'esenzione dall'immatricolazione dei carrelli destinati a brevi e saltuari spostamenti è peraltro espressamente disciplinata dall'articolo 226, comma 3.

Si valuti pertanto l'opportunità di verificare il coordinamento del rinvio.

Il **comma 5** assoggetta, ai fini della circolazione su strada, le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali alla disciplina dell'**articolo 226**. Le macchine che, per necessità funzionali, presentano dimensioni o massa eccedenti quelle previste dalla normativa vigente sono qualificate, rispettivamente, come **macchine operatrici eccezionali** e **macchine mobili non stradali eccezionali** e sono assoggettate alle relative disposizioni del regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.

La disciplina presenta alcuni profili di coordinamento con altre disposizioni dello schema.

In particolare, il **comma 5 dell'articolo 210** distingue tra **macchine operatrici eccezionali** e **macchine mobili non stradali eccezionali**, assoggettando entrambe alle relative disposizioni del regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.

L'**articolo 5, comma 4, dell'Allegato VI.1**, invece, utilizza una qualificazione unitaria, disponendo che sia le macchine operatrici sia le macchine mobili non stradali che, per necessità funzionali, eccedono i limiti dimensionali e ponderali siano considerate **«macchine operatrici eccezionali»**.

A sua volta, l'**articolo 120, comma 3**, qualifica le macchine operatrici che eccedono, per necessità funzionali, i limiti di sagoma o massa previsti dal Titolo VI come **«veicoli eccezionali»** e rinvia all'articolo 118, relativo alla circolazione dei veicoli agricoli e forestali eccezionali. Il successivo comma 4 stabilisce che le disposizioni del medesimo articolo 120 si applicano anche alle **macchine mobili non stradali**, compatibilmente con le loro caratteristiche strutturali e funzionali.

Le disposizioni utilizzano quindi, per fattispecie almeno in parte sovrapponibili, **qualificazioni diverse** e rinviano a **discipline differenti**.

Si valuti pertanto l'opportunità di coordinarne la terminologia e di chiarire quale regime trovi applicazione alle macchine operatrici e alle macchine mobili non stradali che eccedono i limiti ordinari di sagoma o massa.

Il **comma 6** consente alle macchine operatrici semoventi, in relazione alle loro caratteristiche, di essere attrezzate con un numero di posti per gli addetti **non superiore a tre**, compreso quello del conducente, riprendendo quanto previsto dall'articolo 58, comma 3, del codice vigente.

Il **comma 7** stabilisce che, ai fini della circolazione su strada, le macchine operatrici siano dotate di **sistemi di limitazione della velocità** che impediscano di superare, su strada orizzontale, i **40 km/h** e, per le macchine operatrici semoventi a ruote non pneumatiche o a cingoli, i **15 km/h**.

I valori corrispondono a quelli previsti dall'articolo 58, comma 4, del codice vigente, che tuttavia stabilisce che le macchine non debbano essere «atte a superare» tali velocità. La nuova formulazione prevede dunque espressamente la dotazione di **sistemi di limitazione della velocità**.

Si segnala, infine, che **l'articolo 210 non reca direttamente disposizioni sanzionatorie**. Le principali violazioni relative alla circolazione delle macchine operatrici sono disciplinate dall'**articolo 120** e sanzionate dalla **Tabella 1 di cui all'articolo 121**. Il comma 4 del medesimo articolo 120 stabilisce, inoltre, che le relative disposizioni si applicano anche alle **macchine mobili non stradali**, compatibilmente con le loro caratteristiche strutturali e funzionali.

In particolare, la violazione delle condizioni previste dall'articolo 120, comma 1, per la circolazione delle macchine operatrici, compreso il divieto di effettuare **trasporto commerciale di merci**, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da **80 a 320 euro**, cui si aggiungono il **divieto di marcia per trenta giorni** e la **decurtazione di 2 punti** dalla patente.

La violazione, ai sensi del comma 2 del medesimo articolo, dei **limiti di sagoma e di massa**, delle **norme costruttive** e delle prescrizioni relative ai **dispositivi e ai sistemi di equipaggiamento** è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da **400 a 1.600 euro**, il **divieto di marcia per trenta giorni**, il **divieto di guida per quindici giorni** e la **decurtazione di 4 punti** dalla patente.

Rileva, inoltre, l'**articolo 76, comma 11**, che punisce con la sanzione amministrativa pecuniaria da **80 a 320 euro** la circolazione dei **veicoli agricoli e forestali**, delle **macchine operatrici** e delle **macchine mobili non stradali** non conformi ai relativi documenti di circolazione.

CAPO V – DELLE ALTRE TIPOLOGIE DI VEICOLI E DEGLI ALTRI DISPOSITIVI

Articoli 211-219
(Delle altre tipologie di veicoli e degli altri dispositivi)

Gli **articoli da 211 a 219** (**Capo V** del **Titolo VI**) recano la disciplina delle **categorie di veicoli e di dispositivi** che, per caratteristiche tecniche o funzione, richiedono una regolamentazione specifica. In particolare, sono disciplinati i dispositivi di equipaggiamento dei **velocipedi** (articolo 211), le caratteristiche dei **monopattini elettrici** (articolo 212) e dei **dispositivi per la micromobilità elettrica** (articolo 213), i **veicoli a trazione animale** e le slitte (articolo 214), i **carri allegorici** (articolo 215), i veicoli dello **spettacolo viaggiante** (articolo 216), le caratteristiche costruttive dei **veicoli eccezionali** (articolo 217), i **veicoli d'epoca**, di **interesse storico e collezionistico** e di **interesse a fini di restauro**, con l'istituzione dell'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca e una disciplina delle **esenzioni dalle limitazioni ambientali** (articolo 218), e i **mezzi d'opera** (articolo 219).

Il **Capo V** (articoli da 211 a 219) del Titolo VI, dedicato ai veicoli, reca la disciplina delle **altre tipologie di veicoli e degli altri dispositivi**.

Secondo la **relazione illustrativa**, il Capo raccoglie le disposizioni relative a categorie di veicoli e dispositivi che, per caratteristiche tecniche o funzione, richiedono una disciplina specifica. Le disposizioni hanno natura prevalentemente tecnica e classificatoria e si raccordano con le **norme di comportamento** e le **sanzioni** previste in altre parti del codice, in particolare negli articoli 85, comma 3, 94 e 110 e nella **Tabella 1** di cui all'articolo 121, che non reca voci direttamente riferite agli articoli del Capo.

La **relazione tecnica** evidenzia che il Capo non istituisce nuovi organismi o strutture amministrative né prevede nuove autorizzazioni di spesa e che le relative attività sono svolte con le risorse disponibili a legislazione vigente. Gli oneri relativi alla conformità tecnica, all'omologazione, agli equipaggiamenti, alle autorizzazioni, agli allestimenti, alle relazioni dei tecnici abilitati e all'ammissione alla circolazione restano a carico dei soggetti interessati, secondo il vigente sistema di diritti, tariffe e corrispettivi.

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 *i)***, relativo alla revisione della disciplina della circolazione dei velocipedi e alla ridefinizione organica della disciplina dei

veicoli, comprendendo i velocipedi e gli altri dispositivi di micromobilità individuale;
- la **lettera *l), numeri 1) e 3)***, relativa, rispettivamente, alla revisione delle regole sulle caratteristiche tecniche e sulla circolazione dei velocipedi e dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica e alla definizione delle norme di circolazione per i veicoli atipici, categoria alla quale sono ricondotti i veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico.

Vengono inoltre in rilievo:
- il **comma 3, lettera *a)***, in materia di riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e di coerenza e di coordinamento con le altre norme di settore nazionali ed europee;
- la **lettera *d)***, in materia di delegificazione della normativa tecnica suscettibile di frequenti aggiornamenti, con la quale appaiono coerenti i rinvii a fonti secondarie per la definizione delle specifiche tecniche;
- i principi generali di cui al **comma 2, alinea**, che impone di recepire le disposizioni della legge n. 177 del 2024, anche in materia di monopattini;
- il **comma 2, lettera *b)***, che prevede la semplificazione delle procedure e la garanzia degli obiettivi di tutela della sicurezza stradale.

L'**articolo 211** (*Velocipedi*) prevede, al **comma 1**, che i velocipedi, come definiti dall'Allegato I.1, siano equipaggiati con un **dispositivo di frenatura indipendente per ciascun asse**, con un **campanello** e, per le segnalazioni visive, con **luci bianche o gialle anteriori, luci rosse e catadiottri rossi posteriori e catadiottri gialli sui pedali e sui lati**.

Il **comma 2** rinvia al **regolamento** di cui all'articolo 289 per le modalità di applicazione e di mantenimento in funzione dei **dispositivi di segnalazione visiva**; il **comma 3** esclude l'applicazione degli obblighi relativi al campanello e alle segnalazioni visive durante le **competizioni sportive**.

I **commi 4 e 5** demandano, rispettivamente, a un **decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche costruttive e funzionali e delle modalità di omologazione dei **velocipedi a più ruote simmetriche** che consentono il trasporto di persone oltre al conducente e al **regolamento** di cui all'articolo 289 le caratteristiche delle attrezzature per il **trasporto di un bambino**.

Secondo la relazione illustrativa e la relazione tecnica, la disposizione riprende sostanzialmente l'articolo 68 del codice vigente. Rispetto a quest'ultimo, si rileva tuttavia che il **comma 1 non riproduce l'obbligo di dotare i velocipedi di pneumatici**. Inoltre, mentre l'articolo 68, comma 2, vigente prevede che i dispositivi di segnalazione visiva siano presenti e funzionanti secondo quanto stabilito dall'**articolo 152, comma 1**, l'**articolo 211, comma 2**, demanda al regolamento di cui all'articolo 289 la disciplina delle **modalità di applicazione e di mantenimento in funzione** dei medesimi dispositivi.

L'**articolo 212** (*Monopattini elettrici*) stabilisce che i monopattini elettrici, come definiti dall'Allegato I.1, debbano rispettare le **caratteristiche tecniche stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**.

Secondo la relazione, la disposizione riprende il contenuto del **decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili 18 agosto 2022**, recante *Normativa tecnica relativa ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica*.

Si segnala, sotto il profilo del coordinamento formale, che l'**articolo 126, comma 2, lettera *h)***, richiama il «contrassegno per monopattini elettrici di cui all'articolo 212 e cicli a propulsione di cui all'articolo 211». Le disposizioni richiamate non sembrano tuttavia individuare correttamente la disciplina del contrassegno: per i **monopattini elettrici**, l'obbligo di dotazione e di esposizione del contrassegno è previsto dall'**articolo 62, comma 1, lettere *i)* e *l)***, mentre, per i **cicli a propulsione**, tale obbligo è previsto dall'**articolo 77, comma 2**.

Si valuti pertanto l'opportunità di verificare i riferimenti normativi contenuti nell'articolo 126, comma 2, lettera h).

L'**articolo 213** (*Dispositivi per la micromobilità elettrica*), di nuova introduzione, stabilisce che tali dispositivi sono dotati di un **unico propulsore elettrico**, sono **sprovvisti di posti a sedere**, non possono trasportare passeggeri o merci e sono esclusi da ogni forma di traino; essi si distinguono in ***hoverboard***, ***segway*** e ***monowheel*** e le relative caratteristiche tecniche sono definite dal regolamento di cui all'articolo 289.

Si ricorda che, ai sensi dell'articolo 189, comma 2, lettera *c)*, dello schema, i dispositivi per la micromobilità elettrica **non sono considerati veicoli**.

L'**articolo 214** (*Veicoli a trazione animale e loro dispositivi*) distingue i veicoli a trazione animale in veicoli destinati principalmente al **trasporto di persone**, al **trasporto di merci** e **carri agricoli** per uso esclusivo delle aziende agricole (**comma 1**), denominando **slitte** quelli muniti di pattini (**comma 2**). I **commi 3 e 4** disciplinano i **dispositivi di frenatura**, vietando quelli che agiscono direttamente sul manto stradale e consentendo per le slitte l'uso di arpioni, rulli o catene solo su strade ricoperte da uno strato di neve o di ghiaccio sufficiente a preservare il manto stradale; il **comma 5** rinvia al regolamento cui all'articolo 289 per le specifiche tecniche.

Secondo la relazione illustrativa e la relazione tecnica, la disposizione riproduce sostanzialmente gli articoli 49 e 64 del codice vigente e l'articolo 220 del regolamento di esecuzione e di attuazione (D.P.R. n. 495 del 1992).

L'**articolo 215** (*Carri allegorici*), di nuova introduzione, prevede, al **comma 1**, che, nei casi indicati dall'articolo 110, commi 2 e 3, relativi al

trasferimento dei carri allegorici su strade aperte al traffico, il **Comune** nel cui territorio si svolge la manifestazione rilasci una **specifica autorizzazione**, previa acquisizione, da parte del richiedente, di una **relazione redatta da un soggetto tecnico abilitato** che attesti la corretta frenatura del complesso e il rispetto della massa rimorchiabile del veicolo trattore immatricolato. Per i veicoli rimorchiati non immatricolati, la relazione deve attestare anche il rispetto delle prescrizioni generali di sicurezza per la circolazione.

Ai sensi del **comma 2**, l'**abbinamento tra motrice e veicoli rimorchiati** può riguardare qualsiasi tipo di veicolo ed è verificato da **tecnici abilitati iscritti in albi professionali**, nell'ambito delle rispettive competenze. I tecnici sottoscrivono un'apposita dichiarazione, identificando i veicoli mediante il numero di telaio oppure, per quelli rimorchiati non immatricolati, attraverso altre modalità di identificazione.

Si segnala un possibile profilo di coordinamento tra gli **articoli 85, 110 e 215**. L'**articolo 215, comma 1**, prevede espressamente il rilascio dell'autorizzazione comunale nei casi di cui all'**articolo 110, commi 2 e 3**, relativi alla circolazione dei carri allegorici su strade aperte al traffico ai fini del trasferimento. L'**articolo 110, comma 1**, richiama tuttavia le condizioni previste dall'articolo 215 anche per la circolazione durante lo svolgimento della manifestazione, mentre l'**articolo 85, comma 3**, vieta in termini generali la circolazione con carri allegorici in assenza dell'autorizzazione di cui all'articolo 215. *Potrebbe pertanto valutarsi l'opportunità di chiarire l'ambito di applicazione dell'autorizzazione comunale e, in particolare, se essa sia richiesta anche per la circolazione durante la manifestazione.*

L'**articolo 216** (*Veicoli adibiti all'attività dello spettacolo viaggiante*) qualifica i veicoli allestiti per lo **spettacolo viaggiante** come **veicoli ad uso speciale**, muniti permanentemente di specifiche attrezzature, che devono rispettare i limiti dimensionali e di massa previsti dagli articoli 1 e 2 dell'Allegato VI.1 e possono trasportare i materiali connessi al ciclo operativo delle attrezzature e alla loro destinazione d'uso (**comma 1**). Le attività di spettacolo viaggiante sono individuate mediante rinvio all'elenco di cui all'articolo 4 della legge n. 337 del 1968 (**comma 2**). I veicoli devono essere allestiti su **autotelaio omologato** di categoria internazionale N (autoveicoli) oppure O (rimorchi) e, salvo le eccezioni previste, essere muniti dei documenti di circolazione (**comma 3**).

Per i **veicoli trainati**, il **comma 4** distingue tra quelli **classificabili come rimorchi**, per i quali è rilasciato un documento di circolazione a seguito di immatricolazione con visita e prova, e quelli **non classificabili come**

rimorchi, per i quali è prevista una **specifica autorizzazione rinnovabile annualmente**, accompagnata da una **targa provvisoria** di durata annuale.

I **commi 5 e 6** disciplinano le condizioni tecniche e le **velocità massime di trasferimento**, fissate, rispettivamente, in **25 km/h** per i veicoli non classificabili come rimorchi e in **40 km/h** per quelli classificabili come rimorchi, alle condizioni relative all'equipaggiamento, alla struttura e ai dispositivi di frenatura stabilite dalle disposizioni. Per i veicoli trainati non classificabili come rimorchi e privi di dispositivi di frenatura, il comma 5 prevede inoltre il limite di **8.000 kg** per la massa complessiva degli assi a terra.

Il **comma 7** subordina l'ammissione alla circolazione dei veicoli non considerati rimorchi a una visita e prova, sulla base di una relazione tecnica redatta da persona abilitata ai sensi dell'articolo 200, comma 5.

Secondo la relazione tecnica, la disposizione riprende i contenuti dell'articolo 54 del codice vigente e dell'articolo 223, comma 2, del relativo regolamento di esecuzione.

L'**articolo 217** (*Veicoli eccezionali e veicoli adibiti al trasporto eccezionale*) rinvia al regolamento di cui all'articolo 289 la disciplina delle **caratteristiche costruttive** dei veicoli eccezionali e dei veicoli adibiti al trasporto eccezionale che eccedono i **limiti di massa** previsti dall'articolo 2 dell'Allegato VI.1 (**comma 1**) o i **soli limiti dimensionali** previsti dall'articolo 1 del medesimo Allegato (**comma 2**).

Il **comma 1** include tra i veicoli eccezionali anche i **veicoli per il trasporto di persone** che, per specificate e giustificate esigenze funzionali, superano i limiti di massa, prevedendo che i relativi provvedimenti di immatricolazione e di autorizzazione all'impiego possano essere rilasciati soltanto a favore di **imprese autorizzate** al trasporto di persone.

Il **comma 3** consente al **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** di adottare **disposizioni integrative**, nel rispetto della normativa unionale, in relazione alle esigenze determinate dall'evoluzione tecnica dei veicoli eccezionali.

Il **comma 4** esclude dall'applicazione del comma 1 i veicoli destinati esclusivamente a servizi di trasporto o movimentazione negli **ambiti portuali o aeroportuali** e i veicoli **per uso speciale**, ai quali si applicano prescrizioni stabilite con apposito provvedimento ministeriale.

Secondo la relazione tecnica, la disposizione riprende i contenuti dell'articolo 10 del codice vigente e dell'articolo 213 del relativo regolamento di esecuzione.

Secondo la relazione illustrativa, assumono carattere innovativo le previsioni relative ai veicoli per il trasporto di persone e ai mezzi operanti negli ambiti portuali o aeroportuali.

L'**articolo 218** (*Veicoli d'epoca, veicoli di interesse storico e collezionistico e veicoli di interesse a fini di restauro, iscritti negli appositi Registri*) riconduce alla categoria dei **veicoli con caratteristiche atipiche** i veicoli d'epoca, quelli di interesse storico e collezionistico e quelli di interesse a fini di restauro (**comma 1**).

Il **comma 2** individua i **veicoli d'epoca** in quelli iscritti nell'**Elenco nazionale dei veicoli d'epoca (ENVE)**, istituito presso la competente Direzione generale per la motorizzazione, destinati alla conservazione in musei o locali pubblici e privati e non conformi alle prescrizioni vigenti per l'ammissione alla circolazione. I veicoli iscritti al PRA ne sono cancellati. Le modalità di attuazione sono disciplinate con regolamento ministeriale ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge n. 400 del 1988.

Il **comma 3** consente la circolazione dei veicoli d'epoca soltanto in occasione di **manifestazioni o raduni autorizzati**, limitatamente alle località e agli itinerari interessati; prevede inoltre, «laddove previsto a normativa vigente», il rilascio di una specifica **autorizzazione** da parte del competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il trasferimento di proprietà e la perdita di possesso devono essere comunicati ai fini dell'aggiornamento dell'ENVE.

Si segnala un profilo di coordinamento tra gli **articoli 94, comma 1, e 218, comma 3, lettera *a)***. L'articolo 94, comma 1, dispone che i veicoli d'epoca possano circolare solo se muniti dell'autorizzazione di cui all'articolo 218, comma 3, mentre quest'ultima disposizione prevede il rilascio della specifica autorizzazione del competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti «laddove previsto a normativa vigente».

Si valuti pertanto l'opportunità di coordinare le due disposizioni, chiarendo se l'autorizzazione costituisca in ogni caso condizione necessaria per la circolazione dei veicoli d'epoca.

I **commi 4 e 5** individuano i **veicoli di interesse storico e collezionistico** in quelli iscritti nei registri ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo e Storico FMI, consentendone la circolazione nel rispetto dei requisiti stabiliti dal regolamento.

Il **comma 6**, di nuova introduzione, esenta i veicoli di interesse storico e collezionistico con **età di costruzione pari o superiore a quarant'anni**

dalle limitazioni della circolazione adottate per il contenimento delle emissioni atmosferiche, fatte salve le disposizioni occasionali di carattere emergenziale. Per i veicoli con età compresa tra **venti e trentanove anni**, l'esenzione opera secondo le modalità stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica. I veicoli d'epoca e quelli di interesse storico e collezionistico sono inoltre esentati dalle predette limitazioni in occasione delle rispettive manifestazioni e dei raduni autorizzati.

Il **comma 7**, anch'esso di nuova introduzione, individua i **veicoli di interesse a fini di restauro** in quelli iscritti nei registri di cui al comma 4 e riconosciuti meritevoli di tutela ai fini del ripristino delle caratteristiche originarie e della successiva classificazione come veicoli di interesse storico e collezionistico o d'epoca. I **commi 8 e 9** ricomprendono le tre categorie tra i **veicoli di particolare interesse culturale** di cui all'Allegato I.1 e demandano a decreti ministeriali la disciplina delle categorie indicate. Il **comma 10** stabilisce che i veicoli disciplinati dall'articolo **non rientrano nella definizione di rifiuto** e non sono soggetti alla disciplina dei veicoli fuori uso.

La disciplina vigente è recata dall'articolo 60 del codice della strada, che prevede l'iscrizione dei veicoli d'epoca in un apposito elenco e subordina la loro circolazione a una specifica autorizzazione. Secondo la relazione illustrativa, costituiscono elementi innovativi dell'articolo 218 l'istituzione dell'ENVE, l'introduzione della categoria dei veicoli di interesse a fini di restauro e la disciplina organica delle esenzioni dalle limitazioni ambientali. Con riferimento al comma 10, il testo a fronte richiama, tra l'altro, l'articolo 2, paragrafo 2, lettera *f)*, del regolamento (UE) 2026/1738, che esclude dal proprio ambito di applicazione i veicoli di particolare interesse culturale ufficialmente riconosciuti secondo la procedura stabilita dal relativo allegato II.

L'**articolo 219** (*Mezzi d'opera*) definisce, al **comma 1**, i **mezzi d'opera** come veicoli o complessi di veicoli dotati di particolari attrezzature per il carico e il trasporto di materiali di impiego o di risulta delle attività **edilizie, stradali e di escavazione mineraria**, nonché di materiali assimilati, oppure destinati a completare durante la marcia il ciclo produttivo di specifici materiali per la costruzione edilizia. Tali veicoli devono essere idonei all'impiego nei cantieri o all'utilizzo misto su strada e fuori strada. Rientrano nella categoria anche i veicoli impiegati nel ciclo produttivo delle **imprese forestali**, quelli utilizzati per la **raccolta e compattazione dei rifiuti solidi urbani** e per lo **spurgo di pozzi neri**, mediante idonee apparecchiature, nonché i veicoli dell'**industria siderurgica** destinati al trasporto di coils e laminati grezzi con apposite selle di contenimento.

Ai sensi del **comma 2**, i mezzi d'opera possono essere adibiti a **trasporti in eccedenza rispetto ai limiti di massa** stabiliti per autocarri, autotreni e autoarticolati, nel rispetto dei limiti massimi previsti per la categoria di cui all'articolo 275 e fatti salvi i limiti dimensionali connessi alle caratteristiche costruttive.

Secondo la relazione illustrativa e la relazione tecnica, la disposizione riprende sostanzialmente la nozione e la disciplina dei mezzi d'opera recate dall'articolo 54, comma 1, lettera *n)*, del codice vigente, senza introdurre modifiche sostanziali.

CAPO VI – DELL'IMMISSIONE IN CIRCOLAZIONE, DELL'IMMATRICOLAZIONE E DEI DATI IDENTIFICATIVI

Articoli 220-234
(Dell'immissione in circolazione, dell'immatricolazione e dei dati identificativi)

Gli **articoli da 220 a 234** (**Capo VI** del **Titolo VI**) disciplinano le formalità per l'**immissione in circolazione e l'immatricolazione dei veicoli**, il **documento unico di circolazione e di proprietà** e la registrazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e, ove prevista, nel PRA, la **nazionalizzazione** dei veicoli provenienti dall'estero, i documenti di circolazione delle diverse categorie di veicoli, nonché la produzione, la distribuzione e il rilascio delle **targhe** e la sigla distintiva dello Stato di immatricolazione. Le disposizioni riordinano e coordinano la disciplina vigente, recata principalmente dal codice della strada e, per il documento unico, dal decreto legislativo n. 98 del 2017.

Il **Capo VI** del **Titolo VI** (**articoli da 220 a 234**) disciplina le formalità necessarie per l'immissione in circolazione e l'immatricolazione delle diverse categorie di veicoli, la registrazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e, ove prevista, nel Pubblico registro automobilistico (PRA), il rilascio dei documenti di circolazione, la nazionalizzazione dei veicoli provenienti dall'estero, nonché la produzione, la distribuzione e il rilascio delle targhe. Sono inoltre disciplinati i documenti relativi ai ciclomotori, ai veicoli agricoli e forestali, alle macchine operatrici e alle macchine mobili non stradali, le ricevute sostitutive, i certificati internazionali, le targhe dei veicoli a trazione animale e delle slitte e la sigla distintiva dello Stato di immatricolazione.

La materia è attualmente distribuita tra diverse disposizioni del **Titolo III del codice vigente** e, per quanto riguarda il documento unico di circolazione e di proprietà, il **decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98**. Il Capo opera un riordino e un coordinamento della disciplina vigente, introducendo al contempo, in alcuni ambiti, disposizioni innovative, tra le quali assumono particolare rilievo quelle relative alla digitalizzazione dei documenti e delle procedure, alla nazionalizzazione dei veicoli, alle macchine mobili non stradali e alla disciplina delle targhe.

Quanto ai principi e criteri direttivi stabiliti dall'**articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177**, assumono particolare rilievo:

- il **comma 2, lettera *a)***, che prevede il miglioramento della qualità, della trasparenza e dell'efficienza dell'azione amministrativa, anche attraverso la completa digitalizzazione e automazione delle procedure, con particolare riguardo a quelle relative ai veicoli pesanti;
- il **comma 3, lettera *a)***, che prevede la riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e coerenza, nonché il loro coordinamento e la loro armonizzazione con le altre norme di settore nazionali, dell'Unione europea o derivanti da accordi internazionali;
- il **comma 3, lettera *ee)***, relativo alla modifica della disciplina degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero e condotti sul territorio nazionale da un soggetto avente residenza anagrafica in Italia diverso dall'intestatario del veicolo, anche ai fini dell'individuazione del periodo decorso il quale il veicolo deve essere immatricolato secondo l'ordinamento nazionale;
- il **comma 4, lettera *l)***, che comprende tra le materie demandate ai regolamenti di delegificazione i procedimenti di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici, e dei veicoli di interesse storico e collezionistico, la cancellazione dai pubblici registri dei veicoli soggetti a fermo amministrativo, nonché la produzione delle targhe automobilistiche.

L'**articolo 220** (*Registrazione dei veicoli e documento unico di circolazione e di proprietà*) disciplina il documento unico di circolazione e di proprietà e la registrazione dei veicoli.

Il **comma 1** dispone che il **documento unico di circolazione e di proprietà**, redatto secondo la disciplina unionale vigente in materia di carta di circolazione, contenga i dati di circolazione e di proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi ricadenti nel regime dei beni mobili registrati.

Il **comma 2** stabilisce che gli autoveicoli e i motoveicoli, nonché i rimorchi con massa complessiva a pieno carico superiore a **3,5 t**, siano soggetti alla registrazione nell'**Archivio nazionale dei veicoli** e all'iscrizione nel **PRA**.

Il **comma 3** prevede che i ciclomotori, i veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici e i rimorchi con massa complessiva a pieno carico fino a **3,5 t** siano soggetti esclusivamente alla registrazione nell'Archivio nazionale dei veicoli.

Il **comma 4** prevede che, a richiesta dell'intestatario, il documento unico possa essere rilasciato se sussistono il titolo o i requisiti per il servizio o il trasporto, ove richiesti a normativa vigente. Il documento è emesso **in**

formato digitale, secondo le caratteristiche e le modalità definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e può essere stampato su modulistica a stretta rendicontazione al fine di consentire la circolazione del veicolo al di fuori dei confini nazionali.

Il **comma 5** dispone che nel documento unico siano annotati, anche in modalità telematica, i dati relativi a eventuali privilegi e ipoteche, ai provvedimenti amministrativi e giudiziari che incidono sulla proprietà e sulla disponibilità del veicolo, registrati presso il PRA, nonché ai provvedimenti di fermo amministrativo.

Il **comma 6** stabilisce che il documento unico, rilasciato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possa essere utilizzato per certificare i dati in esso contenuti, ferma restando la responsabilità dell'**ACI** per i dati relativi alla proprietà e alla locazione finanziaria dei veicoli e del **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** per i dati di rispettiva competenza.

Il **comma 7** prevede che i **veicoli eccezionali** siano dotati di un apposito documento di circolazione, accompagnato dalla specifica autorizzazione alla circolazione rilasciata dall'ente proprietario o concessionario per le autostrade, le strade statali e militari, nonché dalle regioni e dalle province per la rete viaria di rispettiva competenza.

Il **comma 8** disciplina il documento di circolazione dei veicoli destinati esclusivamente all'impiego nei **servizi di polizia stradale**, rilasciato su richiesta del corpo, ufficio o comando che ha immatricolato il veicolo e lo utilizza per tali servizi. Il documento reca anche l'indicazione della destinazione esclusiva ai servizi di polizia stradale; le caratteristiche di tali veicoli sono definite dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione si pone in continuità con le previsioni del **decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98**, riordinando nel codice il sistema del documento unico e delle registrazioni già operante presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il PRA.

L'**articolo 221** (*Immatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi*) disciplina l'immatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi.

Il **comma 1** attribuisce al competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione la competenza all'**immatricolazione** degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi di proprietà di persone fisiche o giuridiche che abbiano stabilito la propria residenza o sede in Italia.

Il **comma 2** prevede, a richiesta dell'interessato, l'immatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi **immatricolati in uno Stato estero** o acquistati in Italia e appartenenti a cittadini italiani residenti all'estero e iscritti all'**AIRE**, a condizione che sia dichiarato un domicilio legale presso una persona fisica residente in Italia o presso uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.

Il **comma 3** reca analoga disciplina per gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi **immatricolati in uno Stato dell'Unione europea** o acquistati in Italia e appartenenti a cittadini europei o a persone giuridiche costituite in uno dei Paesi dell'Unione europea che abbiano un **rapporto stabile con il territorio italiano**, previa dichiarazione di un domicilio legale in Italia nei termini indicati dal medesimo comma.

Il **comma 4** prevede che l'immatricolazione possa essere effettuata **a nome di chi si dichiara proprietario**, con l'annotazione, ove ne ricorrano le condizioni e nel rispetto delle specificazioni di cui all'articolo 287, delle generalità dell'usufruttuario, del locatario con facoltà di acquisto o del venditore con patto di riservato dominio.

Il **comma 5** stabilisce che il competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, in sede di immatricolazione, rilasci al proprietario la targa e il **documento unico**, anche in formato digitale.

Il **comma 6** prevede che, a richiesta dell'intestatario, i documenti di circolazione rilasciati in modalità digitale possano essere stampati su modulistica a stretta rendicontazione al fine di consentire la circolazione del veicolo al di fuori dei confini nazionali.

Il **comma 7** demanda a un **decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle procedure e della documentazione necessarie per l'immatricolazione, con l'indicazione, specialmente per i rimorchi, delle annotazioni eventualmente necessarie per il traino.

Il **comma 8** esclude dall'applicazione dell'articolo i veicoli delle **Forze armate** e quelli degli **Enti e Corpi equiparati**.

Il **comma 9**, fermo restando quanto previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358, istitutivo dello Sportello telematico dell'automobilista, prevede che gli adempimenti amministrativi disciplinati dall'articolo siano gestiti **in via esclusivamente telematica** dal

competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, quale centro unico di servizio, attraverso il sistema informativo del Dipartimento.

Il **comma 10** stabilisce che, fuori dai casi di cui al comma 3, ai fini dell'immatricolazione dei veicoli di nazionalità diversa da quella italiana si applichino le disposizioni dell'articolo 223.

Il **comma 11** disciplina l'immatricolazione dei **veicoli di interesse storico e collezionistico**, anche se precedentemente iscritti al PRA e radiati d'ufficio o su richiesta di un precedente proprietario, per demolizione o per altre cause, secondo quanto previsto dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. L'immatricolazione è subordinata alla presentazione di un titolo di proprietà e di un certificato attestante le caratteristiche tecniche rilasciato dalla casa costruttrice oppure, in alternativa, del **certificato di rilevanza storica e collezionistica** rilasciato, secondo quanto previsto dal medesimo regolamento, da uno dei Registri indicati dall'articolo 218, comma 4.

Il medesimo **comma 11** prevede inoltre l'aggiornamento del documento di circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico già immatricolati con i dati relativi alla classificazione del veicolo, ai certificati di rilevanza storica e collezionistica e alla data di costruzione. La disciplina si applica anche ai veicoli radiati dal PRA per demolizione ai sensi della normativa in materia di contributi statali alla rottamazione; ai fini della nuova immatricolazione, tali veicoli sono soggetti al pagamento di un **contributo**, il cui importo, i criteri e le modalità di liquidazione sono definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione si pone in **linea di continuità con l'assetto normativo vigente** quanto alla disciplina generale dell'immatricolazione e introduce, tra l'altro, una specifica disciplina per la reimmatricolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico radiati anche per demolizione. Per i veicoli radiati a seguito di incentivi statali alla rottamazione, il contributo previsto per la nuova immatricolazione è posto a carico del richiedente ed è determinato in modo da assicurare la copertura degli oneri amministrativi e tecnico-informatici connessi alla procedura.

L'**articolo 222** (*Immatricolazione e registrazione dei veicoli immatricolati in uno Stato estero nella disponibilità di persona residente in Italia*) disciplina l'immatricolazione e la registrazione dei veicoli immatricolati all'estero nella disponibilità di persone residenti in Italia.

Il **comma 1** dispone che l'immatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli, dei ciclomotori e dei rimorchi immatricolati in uno Stato estero, di proprietà di un soggetto che abbia acquisito la residenza anagrafica in Italia ai sensi dell'articolo 81, sia effettuata secondo le disposizioni dell'articolo 223.

In particolare, l'**articolo 81** prevede, tra l'altro, l'obbligo di immatricolazione entro **tre mesi** dall'acquisizione della residenza in Italia per il proprietario di ciclomotori, motoveicoli, autoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero, nonché gli obblighi relativi alla documentazione da tenere a bordo e alla registrazione nel REVE della disponibilità del veicolo nei casi previsti.

Il rinvio all'**articolo 223** riconduce l'immatricolazione alla procedura di **nazionalizzazione**, intesa come il complesso delle operazioni tecnico-amministrative necessarie per immatricolare con targa civile italiana i veicoli nuovi o usati provenienti da Stati esteri.

Il **comma 2** prevede che, nei casi di cui all'articolo 81, alla registrazione o alle annotazioni nel **Registro dei veicoli immatricolati all'estero (REVE)**, istituito presso il PRA, provveda un soggetto aderente allo **Sportello telematico dell'automobilista (STA)**.

La disciplina del **REVE** è contenuta nell'articolo 239 dello schema, che ne conferma l'istituzione nel sistema informativo del PRA e ne disciplina la registrazione, l'accessibilità e l'alimentazione mediante gli Sportelli telematici dell'automobilista.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione si pone in continuità con l'**articolo 93-*bis* del vigente codice della strada** e disciplina l'immatricolazione dei veicoli immatricolati in uno Stato estero nella disponibilità di soggetti che abbiano acquisito la residenza anagrafica in Italia, rinviando alle condizioni previste dalle disposizioni del Titolo II. La relazione evidenzia inoltre che la norma utilizza il REVE, il PRA e lo Sportello telematico dell'automobilista, già previsti dall'ordinamento, senza istituire una nuova banca dati.

L'**articolo 223** (*Nazionalizzazione*) definisce la **nazionalizzazione** come il complesso delle operazioni tecnico-amministrative necessarie per immatricolare con targa civile italiana i veicoli nuovi o usati di **importazione parallela o non ufficiale** provenienti da Stati esteri, demandando la definizione delle relative procedure a un **provvedimento del Direttore generale per la motorizzazione** (**comma 1**).

Il **comma 2** prevede che ai veicoli provenienti da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo si applichi la normativa unionale vigente al momento dell'immatricolazione in Italia,

ferme restando, per i veicoli di interesse storico e collezionistico di cui all'articolo 218, comma 4, le disposizioni adottate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

La disposizione introduce nel codice una disciplina espressa della **nazionalizzazione**, le cui operazioni tecnico-amministrative sono già svolte dagli uffici della Motorizzazione civile. In materia, il **decreto del Direttore generale per la motorizzazione n. 581 del 17 dicembre 2025** reca le istruzioni operative per l'immatricolazione (nazionalizzazione) dei veicoli nuovi e usati acquistati in Paesi dell'Unione europea, nonché le relative misure di semplificazione.

L'**articolo 224** (*Circolazione dei ciclomotori*) disciplina il rilascio della targa e del certificato di circolazione dei ciclomotori e la registrazione dei relativi dati nell'Archivio nazionale dei veicoli.

Il **comma 1** prevede che, ai fini della circolazione su strada dei ciclomotori, il competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, ovvero uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, provveda al rilascio di una **targa**, in conformità alle disposizioni dell'articolo 233, e di un **certificato di circolazione**, contenente i dati di identificazione e costruttivi del veicolo, i dati relativi alla targa e i dati anagrafici dell'intestatario. Le modalità di registrazione dei ciclomotori nell'Archivio nazionale dei veicoli sono stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 2** dispone che ciascun ciclomotore sia individuato **nell'Archivio nazionale dei veicoli** mediante una **scheda elettronica**, recante il numero di targa, l'anagrafica del titolare, i dati costruttivi e di identificazione dei veicoli storicamente intestati al titolare della targa e la data e l'orario di ciascuna variazione di intestazione. I dati relativi alla proprietà sono inseriti nel sistema informatico del Dipartimento per i trasporti e la navigazione esclusivamente a fini notiziali, ai fini dell'individuazione del responsabile della circolazione.

Il **comma 3** disciplina l'aggiornamento dell'Archivio in caso di trasferimento di residenza o di sede. Per le persone fisiche, l'aggiornamento avviene sulla base delle informazioni comunicate dai comuni tramite l'**Anagrafe nazionale della popolazione residente (ANPR)**. Per le persone giuridiche, l'aggiornamento è effettuato, entro trenta giorni dal trasferimento della sede, su richiesta dell'intestatario trasmessa all'Ufficio competente del Dipartimento ovvero a uno dei soggetti di cui alla legge n. 264 del 1991 abilitati al collegamento telematico con il CED.

Il **comma 4** demanda a un **decreto** del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare secondo criteri di economicità e di massima semplificazione, la definizione delle procedure e della documentazione occorrenti per il rilascio del certificato di circolazione e per la produzione delle targhe.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione disciplina la materia **in continuità con quanto attualmente previsto dall'articolo 97 del codice della strada**, utilizzando banche dati e collegamenti telematici già operativi, in particolare l'Archivio nazionale dei veicoli, il CED del Ministero e l'ANPR.

L'**articolo 225** (*Documenti di circolazione dei veicoli agricoli e forestali*) disciplina l'**immatricolazione** e il rilascio dei documenti di circolazione dei veicoli agricoli e forestali.

Il **comma 1** prevede che il competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione provveda all'immatricolazione dei veicoli agricoli e forestali a favore di una persona fisica titolare di un'impresa agricola o forestale, di una persona giuridica che effettua lavorazioni agromeccaniche o locazione di veicoli agricoli e forestali, nonché di enti, consorzi pubblici o commercianti di veicoli agricoli e forestali. I veicoli agricoli entro il limite di massa tecnicamente ammissibile di **6 t** e i rimorchi agricoli possono essere immatricolati a favore del soggetto che dichiara di esserne proprietario.

Il **comma 2** prevede che, a seguito dell'immatricolazione, il competente Ufficio provveda al rilascio, a seconda dei casi, della **carta di circolazione**, di cui all'articolo 4, comma 1, lettera *d)*, punto 2), dell'Allegato I.1, ovvero del **certificato di idoneità tecnica alla circolazione**, di cui al medesimo articolo 4, comma 1, lettera *d)*, punto 3).

Il **comma 3** stabilisce che le procedure di immatricolazione e di rilascio dei documenti possano essere svolte anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, e dei soggetti di cui all'articolo 1-bis, comma 14, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, attraverso il collegamento telematico con il CED, secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 4** consente l'immatricolazione dei veicoli agricoli e forestali a nome delle **reti costituite da imprenditori agricoli**, singoli o associati, finalizzate anche all'acquisto di tali veicoli, previa individuazione di un'impresa della rete incaricata di svolgere le funzioni amministrative attribuite dalla legge al proprietario del veicolo.

Il **comma 5** prevede che il certificato di idoneità tecnica alla circolazione o la carta di circolazione dei veicoli agricoli e forestali di tipo omologato siano rilasciati senza ulteriori accertamenti sulla base della **dichiarazione di conformità** rilasciata dalla fabbrica costruttrice del veicolo o del **certificato di approvazione tecnica**.

Il **comma 6** stabilisce che, per i veicoli agricoli e forestali **non prodotti in serie**, compresi i prototipi, la documentazione di origine sia costituita dal certificato di origine dell'esemplare rilasciato dalla fabbrica costruttrice o dal costruttore. Per i veicoli costruiti con parti staccate, in caso di accertamenti, deve inoltre essere esibita la documentazione relativa alla provenienza delle parti impiegate.

Il **comma 7** dispone che, per i veicoli agricoli e forestali di tipo omologato **prodotti in serie**, il costruttore o il suo legale rappresentante rilasci all'acquirente una dichiarazione, redatta sul modello approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attestante la conformità del veicolo al tipo omologato. Il costruttore ne assume la piena responsabilità a tutti gli effetti di legge e la dichiarazione di conformità, quando ne è ammesso il rilascio, assume il valore di certificato di origine.

Secondo la relazione illustrativa, le disposizioni sono state **riformulate rispetto alla disciplina vigente contenuta negli articoli 108 e 110 del codice della strada**, al fine di adeguarla alle previsioni del **regolamento (UE) n. 167/2013**.

Rispetto alla disciplina vigente, si segnalano, in particolare, alcune modifiche. Il **comma 1** consente l'immatricolazione a favore del soggetto che dichiara di essere proprietario per tutti i **rimorchi agricoli**, mentre il vigente articolo 110, comma 2, prevede tale possibilità per i rimorchi agricoli con massa complessiva non superiore a **6 t**. Il **comma 2** non riproduce direttamente i criteri contenuti nel vigente articolo 110, comma 1, per distinguere i veicoli soggetti al rilascio della carta di circolazione da quelli soggetti al certificato di idoneità tecnica alla circolazione, distinzione che trova tuttavia riscontro nelle definizioni contenute nell'Allegato I.1. Il **comma 3** contempla inoltre, tra i soggetti attraverso i quali possono essere svolte le procedure, quelli di cui all'articolo 1-*bis*, comma 14, del decreto-legge n. 91 del 2014. Il **comma 5** prevede, accanto alla dichiarazione di conformità, anche il **certificato di approvazione tecnica** quale presupposto per il rilascio dei documenti senza ulteriori accertamenti.

I **commi 5, 6 e 7** riprendono la disciplina relativa alla documentazione di origine e alla dichiarazione di conformità già contenuta nell'articolo 108 del codice vigente.

L'**articolo 226** (*Documenti di circolazione delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali*) disciplina l'immatricolazione e i documenti di circolazione delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali.

Il **comma 1** prevede che, ai fini della circolazione delle macchine operatrici, il competente ufficio periferico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provveda all'**immatricolazione** a favore del soggetto che dichiara di esserne proprietario e rilasci la **carta di circolazione**.

Il **comma 2** stabilisce che le procedure previste dall'articolo possano essere svolte anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, nonché dei soggetti di cui all'articolo 1-*bis*, comma 14, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, attraverso il collegamento telematico con il CED del competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo le modalità stabilite con decreto del medesimo Ministero.

Il **comma 3** esclude dall'applicazione delle disposizioni sull'immatricolazione i **carrelli** che circolano su strada per brevi e saltuari spostamenti, a vuoto o a carico, demandando al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 la definizione delle relative procedure e modalità di immissione in circolazione.

Il **comma 4** prevede che l'ufficio responsabile dell'immatricolazione delle macchine operatrici semoventi e delle macchine operatrici trainate rilasci una **targa** contenente i dati di immatricolazione.

Il **comma 5** stabilisce che, ai fini dell'articolo, le **macchine mobili non stradali** siano equiparate alle **macchine operatrici**.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione si pone in **continuità con l'articolo 114 del vigente codice della strada**, disciplinando l'immatricolazione delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali, il rilascio della carta di circolazione e della targa e lo svolgimento delle relative procedure anche mediante soggetti autorizzati e collegamento telematico con il CED.

Rispetto alla disciplina vigente, si segnala, in particolare, l'estensione della disciplina alle **macchine mobili non stradali**. Il **comma 3** prevede inoltre che le procedure e le modalità di immissione in circolazione dei carrelli destinati a brevi e saltuari spostamenti siano definite dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, mentre il vigente articolo 114, comma 2-*bis*, demanda a un decreto ministeriale la definizione delle relative prescrizioni tecniche.

La disciplina si coordina con l'**articolo 210**, che definisce le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali e, al comma 5, assoggetta entrambe, ai fini della circolazione su strada, alla disciplina prevista dall'articolo 226.

L'**articolo 227** (*Ricevuta sostitutiva dei documenti di circolazione*) disciplina, in continuità con l'**articolo 92 del vigente codice della strada**, il rilascio di documenti sostitutivi quando i documenti di circolazione o di

guida siano consegnati agli uffici competenti per esigenze inerenti allo svolgimento delle rispettive attribuzioni.

Il **comma 1** prevede che, quando i documenti di circolazione, la patente di guida, il certificato di abilitazione professionale, l'autorizzazione per l'esercitazione alla guida o qualsiasi altro documento di circolazione siano consegnati agli uffici che ne hanno curato il rilascio per ragioni d'ufficio, questi, previo accertamento degli adempimenti previsti dalla normativa vigente, forniscano al titolare un **estratto del documento**, che sostituisce a tutti gli effetti l'originale per la durata massima di **sessanta giorni**.

Il **comma 2** stabilisce che la ricevuta rilasciata dalle imprese di consulenza ai sensi dell'articolo 7, comma 1, della legge 8 agosto 1991, n. 264, sostituisca il documento originale o l'estratto di cui al comma 1 per la durata massima di **trenta giorni**. La data di rilascio è riportata nel registro giornale dell'impresa e, entro il medesimo termine, l'impresa trasmette all'interessato l'estratto o il documento conseguente all'operazione cui si riferisce la ricevuta. La ricevuta sostitutiva non è rinnovabile né reiterabile ed è valida per la circolazione nella misura in cui ne sussistano le condizioni.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione si pone in **continuità con l'articolo 92 del vigente codice della strada** e riordina un'attività amministrativa già svolta dagli uffici competenti e dalle imprese di consulenza automobilistica.

Rispetto al testo vigente, il nuovo articolo menziona espressamente l'**autorizzazione per l'esercitazione alla guida**, mentre l'articolo 92 vigente richiama, più in generale, anche gli altri documenti previsti dall'articolo 180.

L'**articolo 228** (*Documenti di circolazione di autoveicoli e motoveicoli appartenenti a cittadini italiani residenti all'estero o a stranieri*) prevede che, per gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi nella disponibilità di cittadini italiani residenti all'estero o di stranieri presenti per un periodo limitato sul territorio nazionale, importati temporaneamente o nuovi di fabbrica e acquistati per l'esportazione, il competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rilasci, su richiesta degli interessati e previo espletamento delle formalità doganali, ove previste, una **carta di circolazione** della durata massima di **un anno**, salvo eventuale proroga, e una **speciale targa di riconoscimento** conforme ai requisiti stabiliti dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione si pone **in continuità con l'articolo 132 del vigente codice della strada**. Il rilascio della carta di circolazione temporanea e della speciale targa di riconoscimento costituisce un'attività

amministrativa già svolta dagli uffici della Motorizzazione civile nell'ambito delle funzioni loro attribuite.

L'**articolo 229** (*Certificati internazionali per autoveicoli, motoveicoli, rimorchi e semirimorchi*) attribuisce al competente Ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il rilascio, previa esibizione dei documenti di circolazione nazionali, dei **certificati internazionali** richiesti dalle convenzioni internazionali in vigore per l'Italia e necessari per la circolazione nei Paesi terzi di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione si pone **in continuità con l'articolo 137 del vigente codice della strada**. L'attività di rilascio dei certificati internazionali è già prevista in attuazione delle convenzioni internazionali vigenti ed è svolta su istanza degli interessati.

L'**articolo 230** (*Della disciplina della targa*) reca la disciplina generale delle targhe dei veicoli.

Il **comma 1** assoggetta i veicoli, ai fini della circolazione, a **targatura** secondo quanto previsto dal codice e dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. I carrelli appendice e gli altri dispositivi montati sul retro dei veicoli che pregiudichino la piena visibilità della targa della motrice devono essere dotati di una **targa ripetitrice** recante i dati di immatricolazione della motrice. I ciclomotori sono invece dotati di **contrassegni identificativi**, le cui caratteristiche costruttive e modalità di installazione sono definite con **decreto** del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 2 riserva allo Stato** la produzione e la distribuzione delle targhe dei veicoli a motore e dei relativi rimorchi e semirimorchi, prevedendo che lo Stato si avvalga, a tal fine, in via esclusiva dell'**Istituto Poligrafico dello Stato**.

Il **comma 3** stabilisce che i criteri per la formazione dei dati riportati nelle targhe, le relative caratteristiche costruttive, dimensionali, fotometriche, cromatiche e di leggibilità e i requisiti di idoneità per l'accettazione siano conformi alla normativa unionale. **Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** può, per particolari esigenze e determinate categorie di veicoli, stabilire una successione e un impiego di caratteri alfanumerici diversi e **può altresì rilasciare**, su istanza dell'interessato, **targhe personalizzate**, secondo le modalità e i requisiti definiti dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. La sigla alfanumerica prescelta non può coincidere con una

sigla già presente nel sistema meccanografico del CED e riferita a un altro veicolo ancora circolante.

Il **comma 4** demanda al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 la definizione della collocazione e delle modalità di installazione delle targhe.

Il **comma 5** prevede che l'**Allegato VI.2** stabilisca il corrispettivo di vendita delle targhe e dei contrassegni, comprensivo del costo di produzione e di una quota di maggiorazione destinata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché l'ulteriore corrispettivo, destinato al medesimo Ministero, relativo agli oneri di personalizzazione della targa.

Il **comma 6** dispone che le targhe siano consegnate agli aventi diritto dal competente Ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'atto dell'immatricolazione.

Il **comma 7** stabilisce che la targa degli autoveicoli sia collocata anteriormente e posteriormente, mentre quella dei motoveicoli, dei rimorchi e dei semirimorchi sia collocata soltanto posteriormente.

Il **comma 8** disciplina le targhe dei **veicoli di interesse storico e collezionistico**. In caso di nuova immatricolazione di veicoli già precedentemente iscritti al PRA e radiati d'ufficio o su richiesta di un precedente proprietario, anche per demolizione, il richiedente può ottenere la targa della prima iscrizione al PRA oppure, ove questa non sia disponibile, una targa riferita al periodo storico di costruzione del veicolo. In entrambi i casi la targa deve essere conforme alla grafica originale e la sigla alfanumerica prescelta non può coincidere con quella riferita a un altro veicolo ancora circolante. La disciplina si applica anche ai veicoli già reimmatricolati, purché in regola con il pagamento degli oneri dovuti, e ai veicoli di nuova immatricolazione non precedentemente iscritti al PRA. In caso di indisponibilità di una targa con sigla alfanumerica riferita all'anno di costruzione, può essere rilasciata una targa formata con uno o più caratteri alfanumerici specifici al fine di renderla unica. Le modalità di rilascio sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; il rilascio è soggetto al pagamento di un **contributo**, il cui importo, i criteri e le modalità di versamento sono stabiliti con decreto del medesimo Ministro, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione si pone **in continuità con gli articoli 93, 100 e 101 del vigente codice della strada**, riordinando in un'unica disposizione la disciplina della targatura, della produzione e distribuzione delle

targhe, delle targhe personalizzate e delle targhe dei veicoli di interesse storico e collezionistico.

Rispetto alla disciplina vigente si segnalano, in particolare, alcune modifiche.

Il **comma 1** estende l'obbligo della targa ripetitrice, oggi previsto dall'articolo 100, comma 4, per i **carrelli appendice**, anche agli altri dispositivi montati sul retro dei veicoli che pregiudichino la piena visibilità della targa della motrice.

Quanto alle **targhe personalizzate**, il vigente articolo 100, comma 8, consente all'intestatario di richiedere una specifica combinazione alfanumerica, ferma restando la sequenza fissata dal regolamento. Il nuovo comma 3 consente invece targhe con «successione e impiego di caratteri alfanumerici personalizzati», secondo le modalità stabilite dal regolamento. L'Allegato VI.2, Tabella 2, stabilisce per la personalizzazione un corrispettivo di **500 euro per gli autoveicoli** e di **300 euro per i motoveicoli**, prevedendo inoltre una quota di maggiorazione pari al **20 per cento del prezzo di vendita** di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 5** trasferisce nell'Allegato VI.2 la determinazione dei corrispettivi di vendita delle targhe e dei contrassegni e prevede che la relativa quota di maggiorazione sia destinata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Non è invece riprodotto nell'articolo 230 l'obbligo, previsto dal vigente articolo 101, comma 3, di restituzione delle targhe e del documento di circolazione qualora l'interessato non ottenga l'iscrizione al PRA entro **tre giorni** dal rilascio del documento.

Quanto ai **veicoli di interesse storico e collezionistico**, il comma 8 presenta alcune differenze rispetto all'articolo 93, comma 4, del codice vigente. La nuova disciplina comprende anche i veicoli radiati per demolizione, senza riprodurre l'esclusione prevista per quelli demoliti ai sensi della normativa sui contributi statali alla rottamazione, ed estende espressamente la disciplina ai veicoli di nuova immatricolazione non precedentemente iscritti al PRA. La targa alternativa a quella della prima iscrizione è riferita al solo periodo storico di **costruzione** del veicolo, mentre la disciplina vigente fa riferimento al periodo storico di costruzione **o di circolazione**. Il nuovo testo non menziona inoltre il rilascio del libretto di circolazione originario. Il contributo è determinato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, mentre il vigente articolo 93, comma 4, ne rimette la determinazione a un decreto dirigenziale del Ministero; non è altresì riprodotta la previsione secondo cui i relativi proventi concorrono al raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica.

La relazione tecnica evidenzia che i corrispettivi e i contributi previsti sono posti a carico degli interessati e che, conseguentemente, dall'attuazione della disposizione **non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica**.

L'**articolo 231** (*Disposizioni speciali per le targhe dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali*) reca disposizioni speciali in materia di targatura dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali.

Il **comma 1** prevede che la targa dell'ultimo elemento del convoglio di veicoli agricoli e forestali riproduca il contenuto della targa di immatricolazione della macchina agricola traente quando la visibilità di quest'ultima risulti occultata.

Il **comma 2** stabilisce che i **rimorchi agricoli di massa complessiva non superiore a 1,5 t** non siano dotati della targa contenente i dati di immatricolazione.

Il **comma 3** demanda al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 la definizione del modello e delle caratteristiche tecniche delle targhe dei veicoli agricoli e forestali, comprese quelle ripetitrici, dei rimorchi agricoli, ad esclusione di quelli di massa complessiva non superiore a 1,5 t, delle macchine operatrici semoventi e trainate e delle **macchine mobili non stradali**.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione si pone **in continuità con l'articolo 113 del vigente codice della strada**. La nuova disciplina riunisce tuttavia anche previsioni concernenti le targhe delle macchine operatrici, oggi disciplinate dall'articolo 114, comma 4, ed estende espressamente la disciplina alle **macchine mobili non stradali**.

L'**articolo 232** (*Targhe dei veicoli a trazione animale e delle slitte*) disciplina, in continuità con l'**articolo 67 del vigente codice della strada**, le targhe dei veicoli a trazione animale e delle slitte.

Il **comma 1** prevede che la targa contenga le indicazioni del proprietario, del comune di residenza, della categoria di appartenenza e del numero di matricola nonché, per i veicoli destinati al trasporto di merci, della massa complessiva a pieno carico e della larghezza dei cerchioni.

Il **comma 2** stabilisce che la targa sia rinnovata soltanto quando occorra modificare una o più delle indicazioni prescritte o quando tali indicazioni non risultino più chiaramente leggibili.

Il **comma 3** riserva ai comuni la fornitura delle targhe, che sono consegnate agli interessati complete delle indicazioni previste dal comma 1, e demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la determinazione dell'importo da corrispondere al comune per la fornitura.

Il **comma 4** dispone che i veicoli a trazione animale e le slitte siano immatricolati in un apposito registro del comune di residenza del proprietario.

L'**articolo 233** (*Targhe dei ciclomotori*) disciplina le caratteristiche e il regime delle targhe dei ciclomotori.

Il **comma 1** prevede che, in conformità a quanto disposto dall'articolo 224, comma 1, la targa del ciclomotore identifichi l'intestatario del certificato di circolazione.

Il **comma 2** stabilisce che la targa sia **personale**, sia abbinata a un solo veicolo e sia trattenuta dal titolare in caso di vendita del ciclomotore. La produzione e la distribuzione delle targhe dei ciclomotori sono **riservate allo Stato**.

Il **comma 3** vieta la produzione e l'utilizzo di una targa recante un codice alfanumerico già assegnato a un'altra targa.

Il **comma 4** precisa che la targa è strettamente legata al titolare ed è applicata esclusivamente al veicolo identificato nel certificato di circolazione, anche digitale, di cui egli risulta intestatario. Il soggetto intestatario di più veicoli consegue un corrispondente numero di certificati di circolazione e di targhe.

Il **comma 5** stabilisce che, in caso di vendita del ciclomotore, il titolare trattenga la targa e, qualora non intenda riutilizzarla, provveda alla sua distruzione, dandone comunicazione al competente Ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ovvero a uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, ai fini dell'aggiornamento dell'Archivio nazionale dei veicoli.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione si pone **in continuità con l'articolo 97 del vigente codice della strada**.

Rispetto alla disciplina vigente, si segnala che il nuovo **comma 2** riserva espressamente allo Stato la produzione e la distribuzione delle targhe dei ciclomotori, senza riprodurre la possibilità, prevista dalla disciplina vigente, di affidarne la fabbricazione e la vendita ai soggetti di cui alla legge n. 264 del 1991.

I **commi da 3 a 5** recano inoltre a livello di fonte primaria previsioni concernenti il divieto di duplicazione del codice alfanumerico, il rapporto univoco tra targa, titolare e veicolo e la distruzione, con relativa comunicazione, della targa non riutilizzata, che non risultano testualmente contenute nei commi dell'articolo 97 vigente.

L'**articolo 234** (*Sigla distintiva dello Stato di immatricolazione*) disciplina, in continuità con l'**articolo 133 del vigente codice della strada**, la sigla distintiva dello Stato di immatricolazione.

Il **comma 1** subordina la circolazione in Italia di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero all'apposizione, nella parte posteriore del veicolo, della **sigla distintiva dello Stato di origine**, conformemente alle disposizioni delle convenzioni internazionali.

Il **comma 2** vieta, sugli autoveicoli, sui motoveicoli e sui rimorchi nazionali e stranieri che circolano in Italia, l'apposizione di una sigla diversa da quella dello **Stato di immatricolazione del veicolo**.

Si ricorda, infine, che le disposizioni del **Capo VI** non recano direttamente sanzioni. Le condotte connesse agli obblighi ivi disciplinati sono previste dalle norme del **Titolo II** e sanzionate, ai sensi dell'articolo 121, mediante le sanzioni amministrative pecuniarie e accessorie indicate nella **Tabella 1**.

In particolare, l'**articolo 78** (*Requisiti amministrativi per la circolazione di veicoli*) vieta la circolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi non immatricolati, punita con la sanzione da **400 a 1.600 euro**; dei ciclomotori privi del certificato di circolazione, punita con la sanzione da **150 a 600 euro**; nonché dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali privi dell'immatricolazione o, nei casi previsti, del certificato di idoneità tecnica alla circolazione, con sanzione da **170 a 680 euro**. Per tali fattispecie è previsto il **divieto di marcia a tempo indeterminato** se il veicolo possiede i requisiti per essere immatricolato e la **confisca** qualora non sia immatricolabile.

Il medesimo articolo 78 sanziona inoltre la circolazione con documenti non aggiornati. A seconda della fattispecie, la Tabella 1 prevede sanzioni da **700 a 2.800 euro**, da **400 a 1.600 euro** o, per taluni adempimenti relativi ai veicoli agricoli e forestali, da **40 a 160 euro**, con il divieto di marcia a tempo indeterminato nei casi espressamente indicati.

L'**articolo 77** (*Dati identificativi per la circolazione dei veicoli*) sanziona, tra l'altro, la circolazione senza le prescritte **targhe identificative**, con una sanzione da **800 a 3.200 euro** e il divieto di marcia a tempo indeterminato, nonché la circolazione con targhe in tutto o in parte non visibili o la cui sequenza alfanumerica non sia correttamente intelligibile, con una sanzione da **80 a 320 euro**; in caso di deterioramento è previsto anche il divieto di marcia a tempo indeterminato.

L'**articolo 89** (*Alterazione dei dati identificativi e abusiva fabbricazione di targhe*) vieta, tra l'altro, la circolazione con targhe, targhe di prova o contrassegni alterati, manomessi o non riferiti al veicolo, nonché con targhe o contrassegni non prodotti dallo Stato italiano. Le relative sanzioni sono indicate nella Tabella 1.

L'**articolo 112, comma 6**, vieta invece, salvo quanto previsto dal codice penale, di **fabbricare abusivamente, vendere, commercializzare o distribuire targhe o contrassegni fabbricati abusivamente**, prevedendo sanzioni differenziate in

relazione alla categoria di veicolo o contrassegno interessata e, in diversi casi, la confisca della targa o del contrassegno.

Per ulteriori approfondimenti, si rimanda alle schede di lettura relative alle disposizioni citate.

CAPO VII – DELLA REVISIONE DEI VEICOLI

Articoli 235-236
(Della revisione dei veicoli)

Gli **articoli 235 e 236** (**Capo VII** del **Titolo VI**) disciplinano la **revisione dei veicoli**. L'articolo 235 reca la disciplina generale della revisione periodica, demandando a decreti ministeriali l'individuazione delle categorie di veicoli interessate e dei relativi tempi e modalità, e disciplina i **centri di controllo privati**, la vigilanza e le attività ispettive, la revisione straordinaria, le tariffe, la revisione dei **veicoli agricoli e forestali** e delle macchine operatrici, nonché gli effetti dell'iscrizione dei veicoli nell'elenco telematico relativo alle **campagne di richiamo**. L'articolo 236 introduce una disciplina derogatoria per i **veicoli impiegati nelle competizioni motoristiche sportive**, subordinata alla presenza di una certificazione federale e alle condizioni di circolazione stabilite con decreto ministeriale.

Il **Capo VII** del **Titolo VI** (**articoli 235 e 236**) disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, la **revisione dei veicoli**, finalizzata a verificare la permanenza delle condizioni di sicurezza, il contenimento della rumorosità e il rispetto dei limiti relativi alle emissioni inquinanti. Le disposizioni regolano inoltre i soggetti competenti allo svolgimento delle revisioni, i centri di controllo privati e alcune fattispecie specifiche, tra cui quelle relative ai veicoli agricoli e forestali, alle macchine operatrici, alle campagne di richiamo e ai veicoli impiegati nelle competizioni motoristiche sportive.

Quanto ai **principi e criteri direttivi di cui all'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177**, rilevano in particolare il **comma 3, lettere *a), d)* e *p)***, rispettivamente in materia di coordinamento con la normativa dell'Unione europea, delegificazione della normativa tecnica suscettibile di frequenti aggiornamenti e controllo della legalità e regolarità delle attività contemplate dal codice. Rileva inoltre il **comma 4, lettera *f)***, che ricomprende tra le materie dei regolamenti di delegificazione l'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione dei veicoli.

L'**articolo 235** (*Della revisione dei veicoli in generale*) demanda a un **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, adottato in conformità alla normativa unionale vigente, l'individuazione delle **categorie di veicoli** da sottoporre a **revisione periodica**, delle modalità, dei criteri e dei **tempi** dell'accertamento tecnico, delle caratteristiche delle attrezzature

necessarie e dei dispositivi e sistemi da sottoporre a controllo, al fine di accertare la sussistenza delle condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità e il rispetto dei limiti relativi alle emissioni inquinanti (**comma 1**).

La revisione periodica dei **veicoli agricoli e forestali** delle categorie internazionali T1a, T2a, T3a e T4a e delle **macchine operatrici** è disciplinata con **decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste (**comma 2**); le caratteristiche tecniche dei locali destinati alle revisioni sono stabilite dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 (**comma 3**).

La revisione periodica è effettuata dai competenti uffici del Ministero ovvero dai **centri di controllo privati autorizzati** (**comma 4**).

Questi ultimi sono imprese di autoriparazione iscritte nel registro di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 122, operanti nei settori della meccatronica, della carrozzeria e della gommista, ovvero imprese che esercitano prevalentemente attività di commercio di veicoli e, in via strumentale o accessoria, attività di autoriparazione nei medesimi settori; possono essere autorizzati anche consorzi e società consortili, anche in forma cooperativa, costituiti tra imprese che assicurino cumulativamente l'iscrizione nelle tre sezioni (**comma 5**).

Per i veicoli appartenenti alle categorie individuate dai decreti di cui ai commi 1 e 2, **ad eccezione** dei veicoli adibiti al trasporto di persone con **oltre sedici posti, escluso il conducente**, i centri di controllo privati autorizzati possono effettuare le revisioni secondo le modalità, i criteri e i requisiti relativi al personale, al titolare o ai soci amministratori stabiliti con **decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (**comma 6**).

I centri sono sottoposti ad **attività ispettiva iniziale e periodica** da parte dei competenti uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, anche mediante controlli a campione; la **vigilanza amministrativa** è attribuita alle **province**. Qualora dall'attività ispettiva risulti che l'impresa non dispone più delle necessarie attrezzature o che le revisioni sono state effettuate in difformità dalle prescrizioni vigenti, si applicano le **sanzioni** previste dal Titolo II (**comma 7**).

Gli uffici del Dipartimento possono disporre la **revisione straordinaria** quando emergano **dubbi** sulla sussistenza dei prescritti requisiti di sicurezza, rumorosità e inquinamento (**comma 8**) e restano competenti in via esclusiva per la revisione periodica dei veicoli adibiti al trasporto di persone **con oltre**

sedici posti, escluso il conducente, nonché per la **revisione straordinaria** di tutti i veicoli soggetti a revisione periodica (**comma 9**).

Con **decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è disciplinata la revisione dei veicoli muniti di targa **CD, CC, PTA ed EE** (**comma 10**). I veicoli iscritti nell'**elenco telematico relativo alle campagne di richiamo** di cui all'articolo 191 non possono essere sottoposti a revisione né alle altre operazioni di motorizzazione relative al veicolo, fatta eccezione per la rottamazione quale veicolo fuori uso, per tutto il periodo di permanenza nell'elenco (**comma 11**). All'esito della revisione gli uffici competenti e i centri di controllo privati autorizzati rilasciano apposita **certificazione** (**comma 12**).

Si segnala, al **comma 12**, un possibile difetto di coordinamento formale, in quanto il riferimento ai «centri di controllo privati autorizzati di cui al comma 3» non appare coerente con il contenuto di tale comma, che disciplina le caratteristiche tecniche dei locali destinati allo svolgimento delle revisioni, mentre i centri di controllo privati autorizzati sono disciplinati, in particolare, dal **comma 5**.

Si valuti pertanto l'opportunità di correggere il richiamo interno.

Con **decreti** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottati di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinate le **tariffe** relative, rispettivamente, alle operazioni di revisione effettuate dagli uffici e dai centri di controllo privati autorizzati e alle attività ispettive sui medesimi centri (**commi 13 e 14**). Un ulteriore **decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti disciplina le modalità di **riqualificazione delle bombole** approvate in conformità al regolamento UNECE n. 110 e individua i soggetti preposti alla relativa riqualificazione (**comma 15**).

La disposizione riordina e riformula la disciplina recata dall'**articolo 80 del codice vigente**. In particolare, secondo la relazione illustrativa, la disciplina generale della revisione recata dai primi commi è riformulata rispetto all'articolo 80, comma 1, anche al fine di adeguarla alla **direttiva 2014/45/UE**.

Si segnalano, in particolare, i seguenti profili di modifica.

– Il vigente articolo 80 stabilisce direttamente la **periodicità delle revisioni** per alcune categorie di veicoli: quattro anni dalla prima immatricolazione e successivamente ogni due anni per le autovetture e per determinati autoveicoli fino a 3,5 t; revisione annuale per autobus, veicoli e rimorchi oltre 3,5 t, taxi, autoambulanze, veicoli adibiti a noleggio con conducente e veicoli atipici. Il nuovo articolo non riproduce tali cadenze, demandando a un **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, adottato in conformità alla normativa unionale, la determinazione delle categorie di veicoli soggette a revisione e dei relativi **tempi**.

– È modificato il ruolo dei **centri di controllo privati**. Il vigente articolo 80, comma 8, consente il ricorso a imprese private, in **concessione quinquennale** e per singole province, in presenza di particolari esigenze operative degli uffici, limitatamente a determinate categorie di veicoli. Il nuovo articolo prevede invece in via generale che la revisione periodica possa essere effettuata dagli uffici ministeriali oppure dai centri privati autorizzati, per le categorie individuate dai decreti di cui ai commi 1 e 2. Resta riservata agli uffici ministeriali la revisione dei veicoli adibiti al trasporto di persone con **oltre sedici posti, escluso il conducente**, nonché la revisione straordinaria. Non sono inoltre riprodotte nel testo primario le limitazioni oggi previste per i veicoli oltre 3,5 t adibiti al trasporto di merci pericolose o deperibili in regime di temperatura controllata; l'effettivo ambito operativo dei centri privati dipenderà tuttavia dai decreti attuativi. La nuova disciplina comprende espressamente anche i veicoli agricoli e forestali e le macchine operatrici individuati dal comma 2.

– È riorganizzata anche la disciplina dei **controlli sui centri privati**. Il nuovo testo prevede un'attività ispettiva iniziale e periodica degli uffici del Dipartimento, anche mediante controlli a campione, e attribuisce alle **province** la vigilanza amministrativa. In caso di perdita delle attrezzature necessarie o di revisioni effettuate in difformità dalle prescrizioni vigenti, si applicano le sanzioni previste dal Titolo II, mentre il vigente articolo 80, comma 11, prevede in tali casi la **revoca della concessione**.

L'**articolo 236** (*Della revisione dei veicoli da competizione*) stabilisce che i veicoli che partecipano alle **competizioni motoristiche sportive autorizzate** di cui all'articolo 272, nonché alle relative prove, non sono soggetti alle disposizioni dell'articolo 235 qualora a bordo sia presente apposita **certificazione** rilasciata dalle competenti **Federazioni sportive**.

Un **decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti individua le limitazioni e le modalità di circolazione di tali veicoli all'interno dell'area autorizzata per la competizione e dell'area destinata alle verifiche tecniche, nonché nel tragitto di collegamento tra tali aree, e definisce i contenuti della certificazione (**comma 1**).

La deroga non si applica alle **manifestazioni di regolarità** di cui all'articolo 272, comma 1, terzo periodo (**comma 2**).

La disposizione è di **nuova introduzione** e va coordinata con altre norme dello schema relative ai veicoli da competizione. L'**articolo 76, comma 13**, consente infatti a tali veicoli, ferma restando la copertura assicurativa, di circolare secondo modalità stabilite con decreto ministeriale per raggiungere l'area della manifestazione e per gli spostamenti connessi alla gara, in deroga alle disposizioni sulle modifiche delle caratteristiche costruttive, sull'aggiornamento del documento unico e sulle modalità della revisione. L'**articolo 200, comma 10**, esclude inoltre i veicoli che partecipano a competizioni motoristiche sportive autorizzate dalla

disciplina generale sulle modifiche costruttive, rinviando espressamente all'articolo 236.

Nel codice vigente, l'**articolo 9, comma 4-*bis*** consente già ai veicoli che partecipano alle competizioni motoristiche sportive di circolare, limitatamente agli spostamenti all'interno del percorso della competizione e per il tempo strettamente necessario, in deroga alle disposizioni dell'articolo 78 relative alle modifiche delle caratteristiche costruttive. Il nuovo assetto amplia e coordina tale regime derogatorio con la disciplina della revisione e del documento unico.

Secondo la relazione tecnica, la certificazione è rilasciata dai soggetti sportivi competenti e la disposizione non attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nuovi compiti certificativi; gli eventuali controlli sulla presenza e sulla validità della certificazione sono svolti dagli organi di polizia stradale nell'ambito delle ordinarie funzioni istituzionali.

Si segnala, infine, che le disposizioni del **Capo VII** del Titolo VI non stabiliscono autonome sanzioni pecuniarie; le condotte rilevanti sono previste dalle disposizioni del **Titolo II** e sanzionate dalla **Tabella 1** richiamata dall'articolo 121.

In particolare, l'**articolo 79** sanziona la circolazione dei veicoli non regolarmente sottoposti a revisione con una somma da **170 a 680 euro** e il divieto di marcia a tempo indeterminato; per le macchine agricole e operatrici la sanzione è da **80 a 320 euro**. In caso di revisione omessa più di una volta, la sanzione è da **300 a 1.200 euro**, con divieto di marcia a tempo indeterminato.

La circolazione con un veicolo giudicato **non idoneo e sospeso dalla circolazione** è punita, per i veicoli diversi dalle macchine agricole e operatrici, con la sanzione da **2.000 a 8.000 euro** e il divieto di marcia per novanta giorni; sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali il divieto riguarda anche i veicoli giudicati non idonei senza essere stati sospesi. Per le macchine agricole e operatrici la relativa sanzione è da **80 a 320 euro**. La circolazione con revisione **falsamente attestata** è invece punita con la sanzione da **400 a 1.600 euro** e il divieto di marcia a tempo indeterminato.

L'**articolo 113** sanziona con una somma da **400 a 1.600 euro** le imprese autorizzate che non rispettano i termini e le modalità di effettuazione delle revisioni fissati dal Ministero o non consentono le previste ispezioni e controlli (**comma 2**), nonché quelle che rilasciano certificazioni non veritiere o senza avere effettuato la visita di revisione (**comma 3**). Le violazioni dei commi 1 e 2 comportano la revoca dell'autorizzazione di cui all'articolo 3 della legge n. 264 del 1991 quando siano commesse **in numero superiore a tre nell'arco di un triennio**; la revoca consegue in ogni caso alla violazione del comma 3 (**comma 4**).

CAPO VIII – DELLE FORMALITÀ NECESSARIE PER IL TRASFERIMENTO DI PROPRIETÀ E INTESTAZIONE TEMPORANEA

Articoli 237-245
(Delle formalità necessarie per il trasferimento di proprietà e intestazione temporanea)

Gli **articoli da 237 a 245** (**Capo VIII** del **Titolo VI**) riordinano le formalità relative al **trasferimento di proprietà**, alla variazione della disponibilità e dell'intestazione dei veicoli, disciplinando altresì il **REVE**, il divieto di intestazione fittizia, i trasferimenti relativi a ciclomotori, veicoli agricoli e forestali, macchine operatrici e macchine mobili non stradali e l'aggiornamento dell'Archivio nazionale dei veicoli. Il Capo si pone in larga parte in continuità con la disciplina vigente, introducendo al contempo specifiche **innovazioni**, tra cui la **presunzione di intestazione simulata** e la **procedura provvisoria** applicabile in caso di **indisponibilità dei sistemi informatici**.

Il **Capo VIII** del **Titolo VI** (**articoli da 237 a 245**) disciplina le formalità relative al **trasferimento di proprietà**, alla variazione della disponibilità e dell'intestazione dei veicoli, nonché l'aggiornamento dei relativi documenti e registri. Rientrano nel Capo, in particolare, l'**intestazione temporanea**, il **Registro dei veicoli immatricolati all'estero (REVE)**, il divieto di intestazione fittizia, le formalità concernenti ciclomotori, veicoli agricoli e forestali, macchine operatrici e macchine mobili non stradali e la procedura applicabile in caso di indisponibilità dei sistemi informatici.

La disciplina si pone in larga parte in **continuità con il codice vigente**, in particolare con gli articoli 94, 94-*bis*, 97, 110 e 114, pur introducendo alcuni elementi innovativi, tra cui la **presunzione di intestazione simulata** prevista dall'articolo 240 e la disciplina di continuità operativa recata dall'articolo 245.

Gli obblighi di comportamento e i termini relativi all'aggiornamento dei documenti di circolazione sono collocati nell'**articolo 78** dello schema, mentre la disciplina relativa alla circolazione dei veicoli immatricolati all'estero e alla registrazione nel **REVE** è contenuta nell'**articolo 81**.

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 2, lettere *a)* e *b)***, in materia di digitalizzazione, automazione e semplificazione delle procedure; il **comma 3, lettera *a)***, relativo alla riorganizzazione e al coordinamento delle disposizioni del codice, e la **lettera *ee)***, concernente i veicoli immatricolati

all'estero condotti sul territorio nazionale da un soggetto residente in Italia diverso dall'intestatario.

L'**articolo 237** (*Trasferimento di proprietà degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi*) prevede che, in caso di trasferimento di proprietà, di costituzione dell'usufrutto o di locazione con facoltà di acquisto, il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, su richiesta dell'acquirente presentata **entro sessanta giorni** dall'autenticazione o dall'accertamento giudiziale della sottoscrizione dell'atto, rilasci un **nuovo documento di circolazione** nel quale sono annotati i mutamenti della proprietà e dello stato giuridico del veicolo, secondo le disposizioni dell'articolo 220 (**comma 1**).

Il competente ufficio del PRA provvede alla relativa **trascrizione** ovvero, in caso di accertate irregolarità, alla **ricusazione** della formalità entro tre giorni dalla ricezione telematica delle informazioni e della documentazione trasmesse dall'ufficio del Ministero (**comma 2**).

La disposizione si pone, secondo la relazione illustrativa, **in continuità con l'articolo 94, comma 1, del codice vigente**, confermando il procedimento già svolto attraverso il sistema del documento unico e il collegamento telematico tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, PRA e ACI.

L'**articolo 238** (*Intestazione temporanea*) prevede che il competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti annoti sul documento di circolazione e registri nell'Archivio nazionale dei veicoli gli atti dai quali derivi una variazione dell'intestatario del documento di circolazione ovvero la **disponibilità esclusiva e continuativa del veicolo per un periodo superiore a trenta giorni** in favore di un soggetto diverso dall'intestatario, sulla base della dichiarazione dell'avente causa effettuata ai sensi dell'articolo 78, comma 6.

La disposizione si pone, secondo la relazione illustrativa, **in continuità con l'articolo 94, comma 4-*bis*, del codice vigente**, che già prevede l'annotazione sul documento di circolazione e la registrazione nell'Archivio nazionale dei veicoli degli atti dai quali derivi una variazione dell'intestatario ovvero la disponibilità del veicolo, per un periodo superiore a trenta giorni, in favore di un soggetto diverso dall'intestatario. Rispetto alla disciplina vigente, l'articolo 238 precisa che tale disponibilità deve essere **esclusiva e continuativa**.

Si segnala, tuttavia, un possibile **difetto di coordinamento formale** nel riferimento, contenuto nell'articolo 238, agli atti «ancorché diversi da quelli di cui al comma 1 dell'articolo 235». L'articolo 235 disciplina infatti la revisione dei veicoli e non appare pertinente rispetto alla materia

dell'intestazione temporanea. *Si valuti pertanto l'opportunità di correggere il richiamo interno.*

L'**articolo 239** (*Registro dei veicoli immatricolati all'estero (REVE)*) disciplina il **Registro dei veicoli immatricolati all'estero (REVE)**, collocato nel sistema informativo del PRA, nel quale sono registrati, a cura dell'utilizzatore, i veicoli immatricolati all'estero nella disponibilità di persone fisiche o giuridiche residenti o aventi sede in Italia, nei casi previsti dall'articolo 222 (**comma 1**).

Il Registro è **pubblico** e costituisce una base di dati disponibile per le finalità stabilite dall'articolo 51, comma 2-*bis*, del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157 (**comma 2**); è accessibile in formato telematico e contiene i dati acquisiti a seguito delle richieste di registrazione e annotazione presentate dagli **Sportelli telematici dell'automobilista (STA)** esclusivamente in modalità telematica (**comma 3**).

La cessazione o la cancellazione dell'immatricolazione del veicolo nello Stato estero comporta la **cancellazione dal REVE**. Qualora sia accertato che la registrazione è stata effettuata sulla base di documentazione falsa o contraffatta, essa non assolve l'obbligo di registrazione previsto dall'articolo 81, comma 3, e la cancellazione dal Registro è disposta d'ufficio (**comma 4**).

La disposizione si pone, secondo la relazione illustrativa, **in continuità con l'articolo 94, comma 4-*ter*, del codice vigente**. Essa non istituisce *ex novo* il REVE, ma ne conferma la collocazione nel sistema informativo del PRA e ne disciplina l'alimentazione attraverso gli STA, utilizzando le infrastrutture telematiche già esistenti.

L'**articolo 240** (*Divieto di intestazione fittizia dei veicoli*) vieta il rilascio dei documenti di circolazione quando risultino situazioni di **intestazione o cointestazione simulate** o volte a eludere o pregiudicare l'accertamento del responsabile della circolazione (**comma 1**).

Il **comma 2** introduce una **presunzione di intestazione simulata** quando una persona fisica, già intestataria di **almeno venti veicoli della categoria internazionale M1 per uso proprio**, richieda l'immatricolazione a proprio nome di un ulteriore veicolo della medesima categoria e per il medesimo uso senza dimostrare di avere un **ISEE superiore a 50.000 euro**, ovvero senza comprovare che i veicoli siano strumentali allo svolgimento di un'attività economica o di un'attività di volontariato funzionale alle esigenze di un'associazione iscritta nel **Registro unico nazionale del Terzo settore**.

Si segnala, al **comma 2**, un possibile errore nel richiamo all'«articolo 41, comma 2, del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117» con riferimento all'iscrizione nel Registro unico nazionale del Terzo settore. L'**articolo 41** del citato decreto legislativo disciplina infatti le reti associative, mentre il **Registro unico nazionale del Terzo settore** è disciplinato dall'**articolo 45**. *Si valuti pertanto l'opportunità di correggere il riferimento normativo.*

La disposizione si pone, secondo la relazione illustrativa, **in continuità con l'articolo 94-*bis* del codice vigente**. In particolare, il comma 1 riprende il divieto già previsto dal comma 1 del vigente articolo 94-*bis*, sostituendo il riferimento al «responsabile civile della circolazione» con quello al «responsabile della circolazione». Il **comma 2 introduce invece una previsione nuova**, individuando specifici elementi al ricorrere dei quali opera la presunzione di intestazione simulata.

La presunzione prevista dal comma 2 opera **al momento della richiesta di immatricolazione** di un ulteriore veicolo M1 per uso proprio e non è espressamente riferita ai successivi trasferimenti di proprietà di veicoli già immatricolati. Si segnala inoltre che l'**ISEE** assunto quale parametro dalla disposizione è un indicatore della situazione economica riferito al nucleo familiare del richiedente.

L'**articolo 241** (*Trasferimento di proprietà dei ciclomotori*) prevede che, in caso di trasferimento di proprietà, costituzione di usufrutto, locazione con facoltà di acquisto o patto di riservato dominio, l'ufficio competente provveda al rilascio di un **nuovo certificato di circolazione** a favore del soggetto che si dichiara proprietario del ciclomotore (**comma 1**).

La **targa resta in possesso del titolare**, che può riutilizzarla per una successiva richiesta di certificato di circolazione, previa comunicazione agli uffici competenti ai fini dell'aggiornamento dell'Archivio nazionale dei veicoli (**comma 2**).

Qualora l'acquirente sia già titolare di una targa associata a un altro ciclomotore circolante, l'ufficio procede al rilascio di una **nuova targa**, secondo le modalità previste dall'articolo 233 (**comma 3**).

L'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli dei dati relativi alla proprietà non modifica la natura giuridica del ciclomotore quale **bene mobile non registrato** (**comma 4**).

La disposizione si pone, secondo la relazione illustrativa, **in continuità con l'articolo 97 del codice vigente**. Il nuovo articolo riunisce in una specifica disposizione le formalità conseguenti al trasferimento della proprietà e agli altri atti indicati dal comma 1 e stabilisce espressamente che l'annotazione nell'Archivio

nazionale dei veicoli dei dati relativi alla proprietà **non modifica la natura giuridica del ciclomotore quale bene mobile non registrato**.

L'**articolo 242** (*Trasferimento di proprietà dei veicoli agricoli e forestali*) prevede che, in caso di trasferimento di proprietà dei **veicoli agricoli e forestali soggetti a immatricolazione**, nonché di trasferimento della sede o della residenza del titolare, il competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riceva dal nuovo titolare o dall'intestatario del documento di circolazione la documentazione prescritta ai fini dell'annotazione sul documento medesimo (**comma 1**).

L'annotazione del trasferimento di proprietà è subordinata al possesso, da parte del nuovo titolare, dei medesimi requisiti richiesti per il primo rilascio dei documenti, secondo quanto previsto dall'articolo 225 (**comma 2**).

La disposizione si pone, secondo la relazione illustrativa, **in continuità con l'articolo 110 del codice vigente**. In particolare, i commi 3 e 4 del vigente articolo 110 disciplinano il trasferimento di proprietà delle macchine agricole soggette a immatricolazione e subordinano l'annotazione al possesso, da parte del nuovo titolare, dei requisiti richiesti per l'immatricolazione. Nel nuovo codice la disciplina è riferita ai **veicoli agricoli e forestali** e il termine di **trenta giorni** per la comunicazione, unitamente al divieto di circolare con documenti non aggiornati una volta decorso tale termine, è collocato nell'**articolo 78, comma 8**.

Non è invece riprodotta nell'articolo 242 la specifica previsione del vigente articolo 110, comma 3, secondo cui, quando il titolo presentato per il trasferimento di proprietà consiste in un **atto unilaterale**, l'ufficio acquisisce anche una dichiarazione di assunzione di responsabilità e provvede alla comunicazione al nuovo titolare.

L'**articolo 243** (*Trasferimento di proprietà delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali*) prevede che, in caso di trasferimento di proprietà delle **macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali soggette a immatricolazione**, nonché di trasferimento della residenza o della sede dell'intestatario, il richiedente trasmetta al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione la documentazione richiesta dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, secondo le modalità stabilite dal medesimo regolamento, ai fini dell'annotazione sul documento di circolazione.

La disposizione si pone, secondo la relazione illustrativa, **in continuità con l'articolo 114 del codice vigente**, estendendo espressamente la disciplina anche alle **macchine mobili non stradali**. Le modalità procedurali e la documentazione necessaria sono demandate al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.

L'**articolo 244** (*Trasferimento di residenza dell'intestatario*) prevede che, in caso di trasferimento della **residenza o della sede** dell'intestatario di un veicolo soggetto a immatricolazione, il competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti proceda all'**aggiornamento telematico dell'Archivio nazionale dei veicoli (ANV)**.

La disposizione si pone, secondo la relazione illustrativa, **in continuità con l'articolo 94, comma 2, del codice vigente**

L'**articolo 245** (*Attestazione provvisoria di avvenuta presentazione dell'istanza ed estratto del documento di circolazione*) disciplina una procedura applicabile in caso di **accertata indisponibilità**, totale o parziale, dei sistemi informatici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del PRA o dell'ACI, tale da impedire l'esecuzione delle formalità relative ai documenti di circolazione o ad altri atti concernenti i veicoli. In tali casi, gli uffici competenti e gli studi di consulenza automobilistica autorizzati ai sensi della legge n. 264 del 1991 rilasciano un'**attestazione provvisoria di avvenuta presentazione dell'istanza** e, ove previsto, l'estratto del documento di circolazione (**comma 1**).

L'attestazione produce gli effetti connessi alla formalità richiesta e consente la circolazione del veicolo e l'utilizzazione del titolo per il periodo di indisponibilità dei sistemi e, comunque, per **non più di trenta giorni** dalla data del rilascio (**comma 2**).

Essa contiene gli estremi identificativi del veicolo e dell'intestatario, della formalità richiesta, la data e l'orario di presentazione dell'istanza e il riferimento all'evento di indisponibilità informatica certificato dall'amministrazione competente (**comma 3**). Il perfezionamento della formalità e la verifica della sussistenza dei requisiti di legge sono effettuati dopo il ripristino dell'operatività dei sistemi (**comma 4**).

L'istanza presentata durante l'indisponibilità produce, dalla data e dall'orario risultanti dall'attestazione, gli **effetti prenotativi e di opponibilità ai terzi propri della formalità richiesta**, subordinatamente al successivo perfezionamento (**comma 5**). Qualora, all'esito dei successivi controlli, sia accertata l'insussistenza dei requisiti o la non veridicità delle dichiarazioni rese, gli effetti dell'attestazione cessano dalla data dell'accertamento, ferme restando le responsabilità amministrative, civili e penali previste dall'ordinamento (**comma 6**).

Si segnala che il **comma 5**, attribuendo all'istanza presentata durante il periodo di indisponibilità dei sistemi, dalla data e dall'orario risultanti

dall'attestazione provvisoria, gli **effetti prenotativi e di opponibilità ai terzi propri della formalità richiesta**, introduce una disciplina destinata a incidere sul regime della pubblicità relativo ai veicoli iscritti nel PRA.

Si valuti pertanto l'opportunità di verificare il coordinamento della disposizione con la disciplina civilistica e speciale in materia di pubblicità dei veicoli, con particolare riguardo all'ordine delle formalità e agli effetti nei confronti dei terzi qualora la formalità non sia successivamente perfezionata.

Con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con l'ACI**, sono disciplinate le modalità di certificazione dell'indisponibilità dei sistemi, i contenuti dell'attestazione provvisoria, le modalità di registrazione differita delle formalità e le procedure di controllo successivo (**comma 7**).

Al riguardo, si segnala che la previsione secondo cui il decreto attuativo è adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti «**di concerto con l'ACI**» appare meritevole di verifica sotto il profilo della formulazione normativa, considerato che l'Automobile Club d'Italia è un ente pubblico non economico e che la formula del concerto è ordinariamente utilizzata con riferimento ai rapporti tra Ministri. *Si valuti pertanto l'opportunità di precisare la modalità di coinvolgimento dell'ACI nell'adozione del decreto.*

La disposizione si pone, secondo la relazione illustrativa, **in continuità con l'articolo 95, comma 1-*bis*, del codice vigente**, sviluppando tuttavia una specifica disciplina di continuità operativa per i casi di indisponibilità dei sistemi informatici. Costituiscono, in particolare, elementi ulteriori rispetto alla disciplina vigente la previsione degli **effetti prenotativi e di opponibilità ai terzi** dell'istanza e la disciplina della loro cessazione in caso di esito negativo dei successivi controlli.

Si segnala, infine, che le disposizioni del **Capo VIII** del **Titolo VI** non recano autonome previsioni sanzionatorie; le condotte connesse alle formalità ivi disciplinate sono previste da disposizioni del **Titolo II** e sanzionate, ai sensi dell'articolo 121, dalla **Tabella 1**.

In particolare, l'**articolo 78** disciplina gli obblighi relativi all'aggiornamento dei documenti di circolazione. In caso di trasferimento della proprietà, costituzione dell'usufrutto o locazione con facoltà di acquisto di **autoveicoli, motoveicoli e rimorchi**, decorso il termine di sessanta giorni senza che i documenti siano stati aggiornati, la violazione del divieto di circolazione previsto dal **comma 4, secondo periodo**, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da **700 a 2.800 euro** e con il **divieto di marcia a tempo indeterminato**. La medesima sanzione si applica alla violazione del divieto di circolazione previsto dal **comma 6, secondo periodo**, relativo agli atti, diversi da quelli di cui ai commi 4 e 5, dai quali derivi una variazione dell'intestatario dei documenti di circolazione ovvero la disponibilità del veicolo per un periodo superiore a trenta giorni in favore di un soggetto diverso

dall'intestatario, qualora, decorso il termine di trenta giorni previsto per la dichiarazione, i documenti non siano stati aggiornati.

Per i **ciclomotori**, la violazione del divieto di circolazione con documenti non aggiornati previsto dall'**articolo 78, comma 5, secondo periodo**, una volta decorso il termine di sessanta giorni, è punita con la sanzione da **400 a 1.600 euro** e con il **divieto di marcia a tempo indeterminato**. La stessa sanzione si applica, ai sensi del **comma 7, secondo periodo**, in caso di circolazione con documenti non aggiornati dopo il decorso del termine di sessanta giorni previsto per le variazioni della **residenza, della sede o degli altri dati amministrativi** dell'intestatario.

Per il trasferimento di proprietà dei **veicoli agricoli e forestali soggetti a immatricolazione**, nonché per il trasferimento della sede, della residenza o dell'abitazione del titolare, l'**articolo 78, comma 8**, prevede un termine di trenta giorni per la comunicazione e vieta, decorso tale termine, la circolazione con documenti non aggiornati. La relativa violazione è punita con la sanzione da **40 a 160 euro**, senza sanzione amministrativa accessoria. Il **comma 9** dispone che alle **macchine operatrici** si applichino le disposizioni del comma 8.

Al riguardo, si segnala un possibile **difetto di coordinamento** tra l'articolo 78, comma 9, e l'articolo 243. Quest'ultimo disciplina infatti il trasferimento di proprietà sia delle **macchine operatrici** sia delle **macchine mobili non stradali** soggette a immatricolazione, mentre l'articolo 78, comma 9, estende espressamente alle sole macchine operatrici le disposizioni del comma 8, che stabiliscono il termine per la comunicazione e il conseguente divieto di circolazione con documenti non aggiornati. *Si valuti pertanto l'opportunità di verificare se il richiamo alle disposizioni del comma 8 debba essere esteso anche alle macchine mobili non stradali, con specifico riferimento al trasferimento di proprietà.*

Con riguardo al **divieto di intestazione fittizia** disciplinato dall'articolo 240, l'**articolo 92, comma 1**, vieta la circolazione con veicoli il cui documento di circolazione o certificato di circolazione sia stato richiesto o rilasciato in una delle situazioni previste dall'articolo 240, comma 1. La violazione è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da **500 a 2.000 euro** e con il **divieto di marcia a tempo indeterminato**. Nelle medesime ipotesi il veicolo è cancellato d'ufficio dal PRA e dall'Archivio nazionale dei veicoli quando l'accertamento della violazione sia divenuto definitivo; la successiva circolazione con il veicolo cancellato, vietata dall'**articolo 92, comma 2, terzo periodo**, è punita con la sanzione da **500 a 2.000 euro** e con la **confisca del veicolo**.

Quanto ai veicoli immatricolati all'estero, l'**articolo 81, comma 1**, impone al proprietario di ciclomotori, motoveicoli, autoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero che abbia acquisito la residenza anagrafica in Italia di provvedere all'immatricolazione in Italia entro **tre mesi** dall'acquisizione della residenza. La violazione è punita con la sanzione da **400 a 1.600 euro** e con il **divieto di marcia a tempo indeterminato**.

Il **comma 2** del medesimo articolo 81 prescrive che, quando un veicolo immatricolato all'estero è condotto sul territorio nazionale da un soggetto residente in Italia diverso dall'intestatario, sia custodito a bordo un documento, redatto o tradotto in lingua italiana e sottoscritto con data certa dall'intestatario, dal quale risultino il titolo e la durata della disponibilità del veicolo. La violazione di tale

obbligo è punita con la sanzione da **250 a 1.000 euro** e con il **divieto di marcia a tempo indeterminato**.

Quando, infine, la disponibilità di un veicolo immatricolato all'estero da parte di una persona fisica o giuridica residente o avente sede in Italia supera **trenta giorni, anche non continuativi, nell'anno solare**, l'**articolo 81, comma 3**, impone la registrazione nel **REVE**, a cura dell'utilizzatore, del titolo e della durata della disponibilità, nonché gli ulteriori obblighi di annotazione previsti dal medesimo comma. La violazione dell'obbligo di registrazione è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da **750 a 3.000 euro** e con il **divieto di marcia a tempo indeterminato**.

Per le fattispecie sopra richiamate, la **Tabella 1 non prevede decurtazione di punti dalla patente**.

CAPO IX – DELLE FORMALITÀ NECESSARIE PER LA CESSAZIONE DEI VEICOLI

Articoli 246-249
(Delle formalità necessarie per la cessazione dei veicoli)

Gli **articoli da 246 a 249** (**Capo IX** del **Titolo VI**) disciplinano le formalità relative alla **cessazione dalla circolazione dei veicoli** e alcuni istituti ad essa connessi. In particolare, sono regolate la cancellazione per **demolizione**, **esportazione all'estero** e iscrizione nell'**Elenco nazionale dei veicoli d'epoca (ENVE)**, nonché il rapporto tra **fermo amministrativo** e rottamazione; il **foglio di via e la targa provvisoria**; il **Registro unico telematico dei veicoli fuori uso (RVFU)**; e l'immissione in circolazione dei veicoli delle **rappresentanze diplomatiche e consolari**. Le disposizioni si pongono in larga parte in continuità con la disciplina vigente, coordinandola con gli archivi e registri interessati e con la normativa in materia di veicoli fuori uso.

Il **Capo IX** del **Titolo VI** (**articoli da 246 a 249**) disciplina le formalità conseguenti alla **cessazione dalla circolazione** dei veicoli registrati nell'Archivio nazionale dei veicoli e, ove previsto, nel Pubblico registro automobilistico, nonché alcuni istituti connessi. Il Capo comprende, in particolare, la cancellazione per demolizione ed esportazione e quella conseguente all'iscrizione nell'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca (ENVE), il **foglio di via e la targa provvisoria**, il **Registro unico telematico dei veicoli fuori uso (RVFU)** e la disciplina relativa all'immissione in circolazione dei veicoli delle rappresentanze diplomatiche e consolari.

La materia è attualmente disciplinata, per i profili recati dal Capo, dagli **articoli 96, 99, 103 e 131 del codice vigente**, nonché dalla normativa speciale in materia di veicoli fuori uso. In particolare, il **d.P.R. 23 settembre 2022, n. 177** disciplina il Registro unico telematico dei veicoli fuori uso; quanto al rapporto tra rottamazione e fermo amministrativo, rilevano l'**articolo 5, commi 8-*bis* e 8-*ter*, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209**, e l'**articolo 231, commi 5-*bis* e 5-*ter*, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152**, richiamati dall'articolo 246, comma 6, dello schema.

Le definizioni relative alla cessazione dalla circolazione sono recate dall'**articolo 8 dell'Allegato I.1**, che definisce, tra l'altro, la cancellazione d'ufficio, il certificato di rottamazione digitale (CRD), la radiazione per demolizione, per esportazione e per veicolo d'epoca e il RVFU. Gli obblighi di

comportamento connessi alle disposizioni del Capo sono collocati, in particolare, negli **articoli 80, 81 e 82** del Titolo II.

In materia di veicoli fuori uso rileva inoltre il **regolamento (UE) 2026/1738 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 luglio 2026**, relativo ai requisiti di circolarità per la progettazione dei veicoli e alla gestione dei veicoli fuori uso, richiamato dall'articolo 8 dell'Allegato I.1 ai fini della definizione della radiazione per demolizione. Il regolamento modifica, tra gli altri, i regolamenti (UE) n. 168/2013 e (UE) 2018/858 e prevede l'abrogazione delle direttive 2000/53/CE e 2005/64/CE, secondo la disciplina transitoria in esso stabilita.

Quanto al rispetto dei **principi e criteri direttivi di cui all'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177**, assume rilievo il **comma 3, lettera *a)***, che prevede 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 o derivanti da accordi internazionali. Rileva inoltre il **comma 4, lettera *l)***, che comprende tra le materie demandate ai regolamenti di delegificazione i procedimenti di ammissione, immatricolazione e cessazione della circolazione dei veicoli a motore, anche atipici, e dei veicoli di interesse storico e collezionistico, nonché la **cancellazione dai pubblici registri dei veicoli soggetti a fermo amministrativo**.

L'**articolo 246** (*Obblighi conseguenti alla cessazione della circolazione dei veicoli a motore e dei rimorchi*) prevede che, per i veicoli iscritti nell'Archivio nazionale dei veicoli (ANV) e, ove previsto, nel PRA, si proceda all'annotazione della cessazione dalla circolazione e alla conseguente cancellazione del veicolo in caso di **demolizione**, **esportazione all'estero** o **iscrizione nell'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca (ENVE)** (**comma 1**).

Ai fini della cancellazione per demolizione o esportazione, l'avente titolo provvede alla consegna della targa e dei documenti di circolazione e di proprietà, ove previsti, secondo le procedure stabilite dal Dipartimento per i trasporti e la navigazione nel rispetto della normativa unionale vigente (**comma 2**).

La **cancellazione per esportazione** è disposta se il veicolo è in regola con gli obblighi di revisione oppure è stato sottoposto, nell'anno in cui ricorre l'obbligo della revisione periodica, a visita e prova per l'accertamento dell'idoneità alla circolazione ai sensi dell'articolo 198 e se non è pendente un provvedimento di revisione straordinaria ai sensi dell'articolo 235. Tali condizioni non si applicano ai **veicoli di particolare interesse culturale** di cui all'Allegato I.1 (**comma 3**).

Il **veicolo cancellato** può circolare su strada esclusivamente per raggiungere i transiti di confine ai fini dell'esportazione, purché munito del foglio di via e della targa provvisoria di cui all'articolo 247 (**comma 4**).

In caso di iscrizione del veicolo nell'**ENVE**, il competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procede all'annotazione della cessazione dalla circolazione e alla conseguente cancellazione dall'ANV (**comma 5**).

Il **comma 6** prevede che l'iscrizione del **fermo amministrativo** di cui all'articolo 86 del d.P.R. 29 settembre 1973, n. 602, sui veicoli a motore conferiti ai **centri di raccolta per la rottamazione** non costituisca elemento ostativo alla radiazione dal PRA o dagli altri pubblici registri e non impedisca la registrazione nel **Registro unico telematico dei veicoli fuori uso (RVFU)**, alle condizioni ivi indicate.

In particolare, la disposizione fa riferimento alla presentazione, da parte del proprietario, dell'**opposizione**, entro sessanta giorni dalla ricezione della comunicazione, **all'attestazione di inutilizzabilità** di cui all'articolo 3 della legge 26 gennaio 2026, n. 14, e richiama l'articolo 5, commi 8-*bis* e 8-*ter*, del decreto legislativo n. 209 del 2003 e l'articolo 231, commi 5-*bis* e 5-*ter*, del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Si segnalano, al **comma 6**, alcuni profili di coordinamento normativo.

In primo luogo, la disposizione prevede che l'iscrizione del fermo amministrativo non costituisca elemento ostativo alla radiazione dal PRA o dagli altri pubblici registri e non impedisca la registrazione nel RVFU «se il proprietario presenta opposizione, entro sessanta giorni dalla ricezione della comunicazione, all'attestazione di inutilizzabilità».

Tale formulazione non appare coerente con l'**articolo 5, comma 8-*ter*, del decreto legislativo n. 209 del 2003** e con l'**articolo 231, comma 5-*ter*, del decreto legislativo n. 152 del 2006**, richiamati dal medesimo comma e introdotti dalla legge n. 14 del 2026, i quali collegano invece la possibilità di procedere alla rimozione, demolizione e cancellazione del veicolo senza che possa essere opposto il fermo amministrativo alla circostanza che il proprietario **non presenti opposizione entro sessanta giorni**. *Si valuti pertanto l'opportunità di coordinare la formulazione del comma con le disposizioni richiamate.*

In secondo luogo, il riferimento al **fermo amministrativo di cui all'articolo 86 del d.P.R. 29 settembre 1973, n. 602** appare meritevole di aggiornamento, considerato che il citato decreto è stato abrogato dall'articolo 241, comma 1, lettera *c)*, del decreto legislativo 24 marzo 2025, n. 33, recante il testo unico in materia di versamenti e riscossione, le cui disposizioni trovano applicazione a decorrere dal **1° gennaio 2027**. *Si valuti pertanto*

l'opportunità di aggiornare il rinvio normativo alla corrispondente disposizione del nuovo testo unico.

La disposizione si pone, secondo la relazione illustrativa, **in linea di continuità con l'assetto normativo vigente**, riordinando le formalità relative alla cessazione dalla circolazione e coordinandole con l'Archivio nazionale dei veicoli, il PRA, l'ENVE e il RVFU. In particolare, la disciplina della cancellazione per esportazione riprende quella recata dall'**articolo 103, comma 1, del codice vigente**, mentre il comma 6 coordina la disciplina della cessazione con le disposizioni in materia di veicoli fuori uso e di fermo amministrativo.

Rispetto alla disciplina vigente, l'articolo 246 introduce espressamente tra le cause di cessazione dalla circolazione l'**iscrizione nell'ENVE** e, al **comma 3**, esclude i veicoli di particolare interesse culturale dall'applicazione delle condizioni previste per la cancellazione per esportazione. La disposizione fa inoltre riferimento alla pendenza di un provvedimento di **revisione straordinaria ai sensi dell'articolo 235**.

L'**articolo 247** (*Foglio di via e targa provvisoria*) prevede che gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi che circolano per operazioni di accertamento e controllo dell'idoneità tecnica, per recarsi ai transiti di confine ai fini dell'esportazione o per partecipare a riviste prescritte dall'autorità militare, a mostre o a fiere autorizzate di veicoli nuovi e usati, per i quali non sia stata pagata la tassa automobilistica, siano muniti di **foglio di via** e **targa provvisoria**, rilasciati dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione (**comma 1**).

Il **comma 2** consente alle fabbriche costruttrici di veicoli a motore e di rimorchi, direttamente o avvalendosi di soggetti abilitati, di trasportare veicoli nuovi di fabbrica destinati all'esportazione mediante veicoli nuovi di categoria N o O muniti di foglio di via e targa provvisoria, per raggiungere i transiti di confine.

Il **comma 3** consente ai veicoli a motore e ai rimorchi di categoria N o O muniti di foglio di via e targa provvisoria per la partecipazione a riviste militari, mostre o fiere autorizzate di trasportare altri veicoli o loro parti destinati alle medesime finalità.

Il **comma 4** dispone che il foglio di via indichi il percorso, la durata e le eventuali prescrizioni tecniche e stabilisce che la durata non possa eccedere **sessanta giorni**. Per particolari esigenze di sperimentazione di veicoli nuovi non ancora immatricolati, il competente ufficio può rilasciare alla fabbrica costruttrice uno speciale foglio di via, senza limitazioni di percorso, della durata massima di **centottanta giorni**.

La disposizione si pone, secondo la relazione illustrativa, **in continuità con l'articolo 99 del codice vigente**, del quale riordina in un'unica disposizione i contenuti relativi al foglio di via e alla targa provvisoria, compresi quelli concernenti il trasporto di veicoli nuovi destinati all'esportazione e il trasporto di altri veicoli o loro parti in occasione di riviste, mostre o fiere. Rispetto alla formulazione vigente, lo schema sostituisce inoltre il riferimento alla «tassa di circolazione» con quello alla «tassa automobilistica».

L'**articolo 248** (*Registro Unico telematico dei Veicoli Fuori Uso (RVFU)*) disciplina il **Registro unico telematico dei veicoli fuori uso (RVFU)**, già previsto dalla normativa vigente, stabilendo che esso è istituito presso il CED della Direzione generale per la motorizzazione e contiene i dati relativi ai veicoli fuori uso iscritti e non iscritti al PRA, trasmessi per via telematica dal centro di raccolta, dal concessionario o dal gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato (**comma 1**).

Le procedure telematiche di gestione del Registro consentono di generare il **certificato digitale di rottamazione del veicolo (CRD)**, numerato secondo una sequenza alfanumerica progressiva unica nazionale, e, per i soli veicoli non iscritti al PRA, la **ricevuta digitale di presa in carico (RDPC)** (**comma 2**). Le medesime procedure consentono inoltre al centro di raccolta di gestire gli adempimenti relativi alla cessazione dalla circolazione dei veicoli fuori uso iscritti al PRA (**comma 3**).

La disposizione si pone, secondo la relazione illustrativa, **in linea di continuità con la disciplina vigente del Registro unico telematico dei veicoli fuori uso**, recata in particolare dal decreto del Presidente della Repubblica 23 settembre 2022, n. 177, recependone nel codice alcuni elementi essenziali relativi alla gestione telematica del Registro, alla generazione del CRD e della RDPC e agli adempimenti di cessazione dalla circolazione.

L'**articolo 249** (*Immissione in circolazione in Italia di veicoli delle rappresentanze diplomatiche e consolari*) prevede che, per gli autoveicoli nella disponibilità di **agenti diplomatici e di agenti consolari di carriera**, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su richiesta del Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, rilasci, previa visita e prova quando prescritta, la carta di circolazione e provveda all'immatricolazione, assegnando **targhe speciali di riconoscimento** (**comma 1**).

Con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale**, sono disciplinate le tipologie, le caratteristiche e le modalità di collocazione delle targhe speciali di riconoscimento (**comma 2**).

Il **comma 3** disciplina gli effetti del trasferimento della proprietà del veicolo. Se il trasferimento avviene a favore di un soggetto avente diritto alla **medesima serie di targa speciale**, resta valida la targa già assegnata e si procede all'adeguamento della carta di circolazione. Se, invece, l'acquirente ha diritto a una **diversa serie di targa speciale**, la targa cessa di avere validità, deve essere restituita e si procede a una nuova immatricolazione del veicolo. La cessazione della validità e l'obbligo di restituzione si applicano anche quando l'intestatario perde lo status che aveva consentito l'assegnazione della targa speciale. La restituzione deve avvenire entro **novanta giorni dalla variazione o cessazione delle condizioni** che determinano la perdita di validità della targa.

Il **comma 4** stabilisce che la disciplina si applichi a condizione di **reciprocità**, salvi gli accordi speciali con le organizzazioni internazionali.

La disposizione si pone, secondo la relazione illustrativa, **in continuità con l'articolo 131 del codice vigente**, riordinando nel Titolo VI la disciplina relativa all'immatricolazione dei veicoli diplomatici e consolari, alle targhe speciali e alla cessazione della loro validità. La relazione evidenzia che le attività previste restano riconducibili alle competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

Infine si segnala che le disposizioni del **Capo IX** del **Titolo VI** non recano autonome previsioni sanzionatorie; le condotte connesse alle formalità ivi disciplinate sono previste da disposizioni del **Titolo II** e sanzionate, ai sensi dell'articolo 121, dalla **Tabella 1**.

In particolare, l'**articolo 82** disciplina gli obblighi conseguenti alla cessazione e alla cancellazione dei veicoli dai pubblici registri. La violazione degli obblighi relativi alla cessazione dalla circolazione dei veicoli a motore, dei rimorchi e dei semirimorchi, di cui al **comma 1**, è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da **170 a 680 euro**, senza sanzioni accessorie. La medesima sanzione si applica, ai sensi del **comma 2**, in caso di circolazione nel territorio nazionale di veicoli già immatricolati in Italia e successivamente reimmatricolati in altri Stati in assenza della cancellazione dai pubblici registri. Anche per tale fattispecie non sono previste sanzioni accessorie né decurtazione di punti.

Con riguardo alla circolazione con **foglio di via e targa provvisoria**, disciplinata dall'articolo 247 del Titolo VI, l'**articolo 80, comma 8**, impone il rispetto del percorso e delle prescrizioni tecniche indicate nel foglio di via. La relativa violazione è punita con la sanzione da **40 a 160 euro**, senza sanzioni accessorie; in caso di **quarta violazione nel quinquennio**, la sanzione è elevata da **80 a 320 euro** ed è disposta la **confisca del veicolo**. Il **comma 9, secondo periodo**, impone inoltre, durante la circolazione con foglio di via, il rispetto delle disposizioni sulle caratteristiche costruttive e funzionali del veicolo, sulla dotazione dei dispositivi di equipaggiamento essenziali per la sicurezza e sulla perdurante efficienza del

veicolo; la relativa violazione è punita con la sanzione da **80 a 320 euro**, senza sanzioni accessorie. Per tali fattispecie non è prevista decurtazione di punti.

Con riferimento, inoltre, ai **veicoli di cui all'articolo 81, comma 14**, tra i quali rientrano i veicoli degli agenti diplomatici e degli agenti consolari di carriera oggetto dell'articolo 249, il **comma 15**, vieta la circolazione una volta cessata la validità delle speciali targhe di riconoscimento e dei documenti di circolazione e decorso il termine di novanta giorni previsto per la loro restituzione. La violazione è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da **80 a 320 euro** e con il **divieto di marcia a tempo indeterminato**, senza decurtazione di punti.

Per approfondimenti, si rimanda alle schede di lettura relative alle disposizioni richiamate.

CAPO X – DELL'AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DI PROVA

Articoli 250-251
(Dell'autorizzazione alla circolazione di prova)

Gli **articoli 250 e 251** (**Capo X** del **Titolo VI**) disciplinano l'**autorizzazione alla circolazione di prova** e la relativa **targa di prova**, riordinando nel codice la disciplina dell'istituto. Tra le modifiche di maggior rilievo si segnalano la possibilità, nelle **dimostrazioni a fini commerciali**, di affidare la conduzione del veicolo a un soggetto diverso dal titolare dell'autorizzazione, dai suoi dipendenti e collaboratori, purché uno di essi sia presente a bordo, e la specifica disciplina del **numero massimo di persone trasportabili** nelle attività di ricerca, sperimentazione, sviluppo, produzione e collaudo.

Il **Capo X** del **Titolo VI** (**articoli 250 e 251**) disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, il rilascio, il rinnovo, la revoca e l'utilizzo dell'**autorizzazione alla circolazione di prova**, nonché le caratteristiche, la produzione, la distribuzione, la sostituzione e la distruzione della relativa **targa di prova**. La disciplina riguarda i veicoli immatricolati e non immatricolati utilizzati per prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, trasferimenti, vendita e allestimento.

Secondo la relazione illustrativa, le relative attività amministrative sono svolte dagli Uffici della motorizzazione civile, anche tramite i soggetti esercenti attività di consulenza automobilistica, mediante procedure telematiche.

La materia è attualmente disciplinata principalmente dagli **articoli 1, 2 e 3 del d.P.R. 24 novembre 2001, n. 474**, dall'**articolo 1, comma 3, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121**, e dall'**articolo 5, comma 3, del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73**, come sostituito dall'**articolo 10, comma 4, del decreto-legge 19 febbraio 2026, n. 19**. Gli obblighi di comportamento relativi alla circolazione di prova sono collocati nell'**articolo 80** dello schema, nel Titolo II.

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 2, lettera *a)***, che prevede il miglioramento della qualità, della trasparenza e dell'efficienza dell'azione amministrativa anche attraverso la completa digitalizzazione e automazione delle procedure, e il **comma 3, lettera *a)***, relativo alla riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e coerenza e al loro coordinamento con le altre norme di settore. Può inoltre rilevare il **comma 3, lettera *p)***, che prevede la ricognizione delle attività pubbliche e private

contemplate nel codice e nel relativo regolamento, nonché forme di controllo della legalità e regolarità del loro esercizio e idonee sanzioni in caso di violazione.

L'**articolo 250** (*Autorizzazione alla circolazione di prova*) disciplina il rilascio e l'utilizzo dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

Il **comma 1** prevede che l'autorizzazione sia rilasciata per la circolazione su strada dei **veicoli immatricolati e non immatricolati**, per esigenze connesse a **prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti**, anche per ragioni di vendita o di allestimento, fermi gli obblighi di **copertura assicurativa** a carico del titolare. Dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se immatricolato, risponde, ove ne ricorrano i presupposti, la compagnia di assicurazione dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

Il **comma 2** individua i soggetti ai quali l'autorizzazione può essere rilasciata:

a) le fabbriche costruttrici di veicoli a motore e di rimorchi, i loro rappresentanti, concessionari, commissionari e agenti di vendita, i commercianti autorizzati, comprese le aziende che esercitano attività di trasferimento su strada di veicoli non ancora immatricolati da o verso aree di stoccaggio per tragitti non superiori a cento chilometri;
b) le fabbriche costruttrici di carrozzerie e di pneumatici;
c) le fabbriche costruttrici di sistemi o dispositivi di equipaggiamento di veicoli a motore e di rimorchi, quando l'applicazione di tali sistemi o dispositivi comporta l'aggiornamento della carta di circolazione, nonché i relativi rappresentanti, concessionari, commissionari, agenti di vendita e commercianti autorizzati di veicoli così allestiti;
d) gli esercenti di officine di riparazione e di trasformazione, anche per proprio conto;
e) le **aziende, gli istituti universitari e gli enti pubblici e privati di ricerca** che conducono sperimentazioni su veicoli.

Il **comma 3** stabilisce che la titolarità dell'autorizzazione sia **personale e non cedibile** e che il numero massimo delle autorizzazioni rilasciabili a ciascun titolare non possa superare il numero dei dipendenti del titolare e degli addetti che partecipano stabilmente all'attività di impresa in ragione di rapporti di collaborazione funzionale, attestati dalla documentazione stabilita dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.

Il **comma 4** prevede che, **fatti salvi i casi di dimostrazioni a fini commerciali**, l'autorizzazione consenta il trasporto, oltre al conducente, di

un solo passeggero, individuato nel titolare dell'autorizzazione oppure tra i suoi dipendenti o tra gli addetti titolari di rapporti di collaborazione funzionale. Il **comma 5** dispone che i dipendenti e gli addetti circolino muniti di apposita **delega**.

Il **comma 6** stabilisce che, in caso di circolazione del veicolo per **fini commerciali dimostrativi**, l'autorizzazione rilasciata ai soggetti di cui al comma 2, lettera *a)*, consenta la conduzione del veicolo da parte di una persona diversa dal titolare, dai relativi dipendenti e dai collaboratori funzionali, purché uno di tali soggetti sia presente a bordo. Le ulteriori disposizioni applicabili sono demandate al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.

Il **comma 7** prevede che alle imprese autorizzate a svolgere attività di imbarco e sbarco da e su nave e di movimentazione di veicoli non ancora immatricolati nei porti e tra aree portuali e zone retroportuali possa essere rilasciato un numero massimo di autorizzazioni pari al numero dei dipendenti addetti alle attività operative e dei dipendenti e soci del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di cui ordinariamente l'impresa si avvale, come attestato dalla competente Autorità di sistema portuale.

Il **comma 8** dispone che, per le attività di **ricerca e sperimentazione, sviluppo, produzione e collaudo** di veicoli o di loro componenti svolte da imprese, istituti universitari ed enti pubblici e privati di ricerca, l'autorizzazione consenta il trasporto di un numero di persone pari a quello massimo indicato nel documento di circolazione o, per i veicoli non immatricolati, nel certificato di omologazione ovvero nella dichiarazione di conformità.

Il **comma 9** attribuisce agli Uffici della Motorizzazione civile, anche tramite i soggetti esercenti attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, il **rilascio dell'autorizzazione e della relativa targa di prova**, secondo quanto previsto da un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Ai fini del rilascio o del rinnovo, il richiedente è tenuto a comprovare l'effettivo esercizio dell'attività, nonché il numero di lavoratori subordinati e di collaboratori funzionali stabilmente impiegati.

Il **comma 10** stabilisce che l'autorizzazione abbia **validità annuale** e non sia rinnovabile decorsi sei mesi dalla scadenza. Il titolare deve **restituire** l'autorizzazione e la targa di prova **entro dieci giorni** dalla scadenza; decorso inutilmente tale termine, l'Ufficio di Motorizzazione civile ne comunica la

mancata restituzione agli organi di polizia stradale ai fini del ritiro. **È vietata la circolazione con autorizzazione scaduta**.

Il **comma 11** prevede la **revoca dell'autorizzazione** in caso di perdita dei requisiti, con analogo **obbligo di restituzione** entro dieci giorni dalla notifica del provvedimento e divieto di circolazione con autorizzazione revocata. Il **comma 12** dispone che i procedimenti di rilascio, rinnovo e revoca siano gestiti **esclusivamente in via telematica**, secondo le modalità stabilite dalla Direzione generale per la motorizzazione.

La disposizione si pone, secondo la relazione illustrativa, **in linea di continuità con l'assetto normativo vigente**, riordinando nel codice la disciplina oggi contenuta principalmente nell'**articolo 1, comma 3, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121**, nel **d.P.R. 24 novembre 2001, n. 474** e nell'**articolo 5, comma 3, del decreto-legge 21 maggio 2025, n. 73**, come sostituito dall'articolo 10, comma 4, del decreto-legge 19 febbraio 2026, n. 19.

Rispetto alla disciplina vigente, assumono particolare rilievo le disposizioni relative al **trasporto di persone** e alle **dimostrazioni a fini commerciali**. Il vigente articolo 5, comma 3, del decreto-legge n. 73 del 2025 consente, di regola, il trasporto, oltre al conducente, di **un solo passeggero**, individuato nel titolare dell'autorizzazione, in un suo dipendente o in un collaboratore funzionale; tale limite non si applica alle autorizzazioni utilizzate da aziende, università ed enti di ricerca per attività di ricerca e sperimentazione, sviluppo, produzione e collaudo di veicoli o componenti.

Lo schema prevede invece, al **comma 4**, che il limite di un solo passeggero non operi nei casi di **dimostrazioni a fini commerciali** e disciplina separatamente, al **comma 8**, le attività di ricerca e sperimentazione, sviluppo, produzione e collaudo, consentendo il trasporto fino al numero massimo di persone risultante dai documenti del veicolo.

Il **comma 6** introduce inoltre una specifica disciplina per le dimostrazioni a fini commerciali, consentendo che il veicolo sia condotto da una persona diversa dal titolare dell'autorizzazione, dai suoi dipendenti e dai collaboratori funzionali, purché uno di essi sia presente a bordo.

Il **comma 1**, infine, non riproduce testualmente la previsione dell'articolo 1, comma 3, del decreto-legge n. 121 del 2021 relativa all'utilizzo dell'autorizzazione anche in deroga agli obblighi di revisione previsti dall'articolo 80 del codice vigente; nello schema, tuttavia, l'**articolo 80, comma 1**, esclude in via generale l'applicazione delle disposizioni del relativo Capo ai veicoli in circolazione di prova, alle condizioni ivi previste.

L'**articolo 251** (*Targa di prova*) prevede che il veicolo in circolazione di prova esponga posteriormente la **targa di prova**, recante una sequenza alfanumerica corrispondente al numero dell'autorizzazione e **trasferibile da veicolo a veicolo** unitamente a quest'ultima; nei complessi veicolari la targa è applicata posteriormente al veicolo rimorchiato (**comma 1**).

Il **comma 2** prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa 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 n. 264 del 1991, in possesso dei requisiti stabiliti dal Ministero; il Ministero provvede inoltre all'omologazione delle relative apparecchiature. Per ogni autorizzazione è consentito **un unico esemplare** della targa di prova. Il **comma 3** demanda al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 la definizione dei criteri per la formazione dei dati riportati sulla targa e delle relative caratteristiche tecniche.

I **commi da 4 a 9** disciplinano le procedure in caso di **smarrimento, sottrazione, distruzione o deterioramento** dell'autorizzazione o della targa di prova, prevedendo, a seconda dei casi, la denuncia entro quarantotto ore, il rilascio di una nuova autorizzazione e la restituzione dell'autorizzazione o della targa ancora disponibile. Gli esemplari restituiti sono consegnati all'Ufficio della Motorizzazione civile o ai soggetti esercenti attività di consulenza automobilistica ai fini della distruzione.

Si segnala, al **comma 9**, un possibile **difetto di coordinamento interno**. L'ultimo periodo disciplina infatti il caso in cui il titolare rientri successivamente in possesso dell'autorizzazione o della targa «smarrita o sottratta», ma richiama le richieste di cui ai **commi 6 e 8**, che riguardano rispettivamente il deterioramento dell'autorizzazione e della targa. Le procedure conseguenti allo smarrimento o alla sottrazione sono invece disciplinate dai **commi 5 e 7**. *Si valuti pertanto l'opportunità di correggere il richiamo interno.*

La disposizione si pone, secondo la relazione illustrativa, **in linea di continuità con l'assetto normativo vigente**. Rispetto alla disciplina recata dal **d.P.R. 24 novembre 2001, n. 474**, l'articolo disciplina in modo espresso la possibilità 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, l'**omologazione delle relative apparecchiature**, l'**unicità dell'esemplare** per ciascuna autorizzazione e le procedure applicabili in caso di **smarrimento, sottrazione, distruzione o deterioramento** dell'autorizzazione o della targa.

Il prezzo delle targhe di prova è stabilito dall'**Allegato VI.2, Tabella 1**, che prevede **18,37 euro** per la targa di prova e **6,12 euro** per quella rilasciata dai soggetti di cui alla legge n. 264 del 1991.

Si segnala, infine, che le disposizioni del **Capo X** del Titolo VI non recano autonome previsioni sanzionatorie; le condotte connesse alla circolazione di prova sono disciplinate dall'**articolo 80** del Titolo II e sanzionate, ai sensi dell'articolo 121, dalla **Tabella 1**.

In particolare, è prevista la sanzione amministrativa pecuniaria da **80 a 320 euro** per la violazione delle disposizioni sulle caratteristiche costruttive e funzionali, sui dispositivi di equipaggiamento essenziali per la sicurezza e sulla perdurante efficienza dei veicoli in circolazione di prova (**articolo 80, comma 2**), nonché per l'utilizzo del veicolo per esigenze diverse da quelle previste dal codice (**comma 3**) e per la violazione degli obblighi relativi alla presenza a bordo dei soggetti autorizzati e alla corretta applicazione della targa di prova (**comma 5, lettere *a)* e *b)***). Per queste ultime tre fattispecie – comma 3 e comma 5, lettere *a)* e *b)* – in caso di **quarta violazione nel quinquennio** si applicano la sanzione da **170 a 680 euro** e la **revoca dell'autorizzazione alla circolazione di prova**.

La violazione dell'obbligo relativo al **sigillo identificativo della targa di prova**, di cui al **comma 5, lettera *c)***, è punita con la sanzione da **80 a 320 euro** e con il **ritiro della targa di prova per sessanta giorni**. Per tali fattispecie non è prevista decurtazione di punti.

Per approfondimenti si rimanda alle schede di lettura relative alle disposizioni richiamate.

CAPO XI – DELLE DISPOSIZIONI SPECIALI

Articoli 252-253
(Delle disposizioni speciali)

Gli **articoli 252 e 253** (**Capo XI del Titolo VI**) disciplinano, rispettivamente, il trasporto su strada di **merci pericolose** e i veicoli destinati al trasporto di **merci deperibili**. Per le merci pericolose, lo schema trasferisce a livello legislativo la disciplina dei trasporti effettuati con **veicoli eccezionali** e configura come **autorizzazioni individuali** le deroghe previste per il trasporto di piccole quantità e per i trasporti locali su brevi distanze. Per le merci deperibili, introduce nel codice una disciplina specifica dei veicoli destinati a tali trasporti e prevede anche un **certificato nazionale**, valido per i soli trasporti nazionali.

Il **Capo XI** del **Titolo VI**, composto dagli **articoli 252 e 253**, reca due discipline speciali concernenti, rispettivamente, il **trasporto su strada di merci pericolose** e i **veicoli destinati al trasporto di merci deperibili**. Le disposizioni si inseriscono in ambiti già ampiamente regolati da fonti internazionali, dell'Unione europea e nazionali, che lo schema coordina e, in parte, ricolloca nell'ambito del nuovo codice.

Quanto ai **principi e criteri direttivi** di cui all'articolo 35 della legge n. 177 del 2024, ai fini delle disposizioni del presente Capo rilevano, in particolare, due criteri di cui al comma 3. La lettera ***a)*** prescrive la riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e coerenza, nonché il loro coordinamento con le **norme di settore** nazionali, dell'Unione europea e derivanti da accordi internazionali, anche con riferimento ai poteri dello Stato nei confronti degli enti proprietari e gestori delle strade. La lettera ***d)*** prevede invece la **delegificazione** della disciplina relativa alle procedure e alla normativa tecnica suscettibile di frequenti aggiornamenti.

Si ricorda preliminarmente che la disciplina del **trasporto su strada di merci pericolose** è recata, sul piano internazionale, dall'**Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR)**, concluso a Ginevra il 30 settembre 1957. L'Italia lo ha ratificato e reso esecutivo con la legge n. 1839 del 1962, recante «Ratifica ed esecuzione dell'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada, con annessi Protocollo ed Allegati, adottato a Ginevra il 30 settembre 1957». Gli allegati A e B dell'Accordo individuano le **classi di merci pericolose** e stabiliscono le **condizioni** alle quali ne è ammesso il trasporto.

A livello dell'Unione europea, la materia è disciplinata dalla direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose. La direttiva estende al trasporto nazionale le norme uniformi di sicurezza stabilite dall'ADR, dal RID, relativo al trasporto ferroviario, e dall'ADN, relativo al trasporto per vie navigabili interne. Essa consente tuttavia agli Stati membri di applicare **norme più rigorose** al trasporto nazionale, ad eccezione delle prescrizioni relative alla costruzione dei veicoli (articolo 5), e di chiedere **deroghe**, soggette ad autorizzazione della Commissione, nonché di rilasciare autorizzazioni individuali nei casi previsti dall'articolo 6.

La direttiva è stata attuata con il decreto legislativo n. 35 del 2010, il quale, all'articolo 6, ha modificato l'articolo 168 del codice della strada, che reca la disciplina del trasporto su strada di materiali pericolosi. Ulteriori disposizioni, relative ai trasporti effettuati mediante veicoli eccezionali o in condizioni di eccezionalità, sono recate dall'articolo 368 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada (d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495).

La disciplina del **trasporto di merci deperibili** è recata dall'**Accordo relativo ai trasporti internazionali delle derrate deteriorabili ed ai mezzi speciali da usare per tali trasporti (ATP)**, concluso a Ginevra il 1° settembre 1970. L'Accordo è stato ratificato e reso esecutivo con la legge 2 maggio 1977, n. 264. Il relativo regolamento di esecuzione è stato adottato con il d.P.R. 29 maggio 1979, n. 404, che disciplina il rilascio dell'**attestato di conformità** per i mezzi nuovi e per quelli in servizio, nonché la relativa validità. Il medesimo decreto prevede inoltre, all'articolo 2, comma 2, che le stazioni di prova non dipendenti dall'amministrazione statale siano autorizzate con decreto del Ministro. A tale previsione è stata data attuazione con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 dicembre 2022, n. 404. Il codice della strada vigente **non reca una disciplina specifica dei veicoli destinati a tali trasporti**.

L'**articolo 252** (*Disciplina del trasporto su strada di merci pericolose*) raccoglie i poteri regolatori e autorizzatori dell'amministrazione statale in materia di **trasporto delle merci pericolose**.

A tale riguardo, si ricorda che la disciplina generale del trasporto di merci pericolose è recata dall'**articolo 102 dello schema**, che rinvia all'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR) e agli allegati tecnici della direttiva 2008/68/CE. In particolare, tale articolo definisce i requisiti tecnici, documentali e di sicurezza relativi ai veicoli, ai carichi e agli equipaggiamenti, individua i casi di divieto di circolazione e ripartisce le responsabilità tra conducente, trasportatore, speditore e, in alcuni casi, committente. Disciplina inoltre il sovraccarico, le deroghe e il trasporto con veicoli eccezionali.

Per maggiori dettagli, si rinvia alla scheda relativa al Titolo II, Capo IX.

Il **comma 1** prevede che il **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, con **decreti** previamente notificati alla Commissione europea ai fini dell'autorizzazione e adottati di concerto con i Ministri dell'interno,

dell'ambiente e della sicurezza energetica e delle imprese e del *made in Italy*, possa prescrivere **disposizioni più rigorose** per la disciplina del **trasporto nazionale di merci pericolose** effettuato da veicoli. Tali disposizioni possono essere adottate esclusivamente per motivi inerenti alla **sicurezza durante il trasporto** e non possono riguardare la costruzione dei veicoli.

Il medesimo comma prevede inoltre che, con **decreti** adottati di concerto con i Ministri dell'interno, delle imprese e del *made in Italy* e della salute, possano essere **classificate come merci pericolose**, ai fini del trasporto su strada, **materie e oggetti ad esse assimilabili**. Nei decreti sono indicate le condizioni da rispettare per il trasporto delle singole merci; per quelle assimilabili può altresì essere imposto l'obbligo dell'autorizzazione del singolo trasporto, con l'indicazione dell'autorità competente e dei criteri e delle modalità da seguire.

Il comma riproduce, nella sostanza, l'articolo 168, comma 4, del codice vigente, nel testo sostituito dall'articolo 6, comma 1, lettera b), del decreto legislativo n. 35 del 2010. Rispetto alla disciplina vigente, la disposizione aggiorna la denominazione dei Ministeri concertanti: il testo attuale fa infatti riferimento, nel primo periodo, ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dello sviluppo economico e, nel secondo periodo, ai Ministri dell'interno, dello sviluppo economico e della salute. Il comma precisa inoltre che le condizioni da rispettare nel trasporto delle singole merci sono indicate nei decreti di cui al primo e al secondo periodo, mentre il testo vigente fa riferimento agli «stessi decreti». Il potere di prescrivere disposizioni più rigorose per il trasporto nazionale trova fondamento nell'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 2008/68/CE.

Si segnala che il secondo periodo richiama le materie e gli oggetti «non compresi tra quelli di cui al comma 1». Nel codice vigente, tale rinvio è coerente, poiché l'articolo 168, comma 1, individua le merci pericolose. Nello schema, invece, tale individuazione è recata dall'articolo 102, comma 1. *Si valuti, pertanto, l'opportunità di correggere il rinvio normativo.*

Il **comma 2** prevede il rilascio di **autorizzazioni individuali** per operazioni di **trasporto di merci pericolose** sul territorio nazionale vietate o effettuate in condizioni diverse da quelle stabilite dall'articolo 102. Le autorizzazioni sono rilasciate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, della salute e dell'ambiente e della sicurezza energetica, nel rispetto delle condizioni di sicurezza. Esse sono definite e limitate nel tempo e possono essere concesse solo in presenza di **particolari esigenze di ordine tecnico** ovvero di tutela della **sicurezza pubblica**.

Il comma riproduce l'articolo 168, comma 4-*bis*, del codice vigente, introdotto dall'articolo 6, comma 1, lettera *c)*, del decreto legislativo n. 35 del 2010. Rispetto

alla disciplina vigente, il rinvio alle condizioni stabilite dall'articolo 168, comma 2, è sostituito, per coordinamento, dal riferimento all'articolo 102 dello schema. La disposizione dà attuazione all'articolo 6, paragrafo 5, della direttiva 2008/68/CE, che consente agli Stati membri di rilasciare, in via eccezionale e a condizione che non sia compromessa la sicurezza, autorizzazioni individuali per operazioni di trasporto chiaramente definite e limitate nel tempo.

Il **comma 3** ammette il trasporto di merci pericolose anche in eccedenza rispetto ai limiti prescritti dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, qualora il trasporto sia effettuato mediante **carri ferroviari caricati su rimorchi** appositamente adibiti.

Il **comma 4** consente alla Direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di rilasciare **specifiche e motivate autorizzazioni** per operazioni di trasporto di merci pericolose effettuate mediante **veicoli eccezionali** o in condizioni di eccezionalità. Le autorizzazioni possono essere rilasciate in presenza di particolari e comprovate esigenze di trasporto e possono derogare alle prescrizioni del medesimo regolamento. Le operazioni devono comunque essere effettuate nel rispetto delle prescrizioni di cui al comma 2. Il trasporto è inoltre subordinato al previo rilascio, da parte degli enti proprietari o gestori delle strade interessate, dell'**autorizzazione** di cui all'articolo 274 dello schema per la **circolazione dei veicoli eccezionali, dei mezzi d'opera e dei trasporti in condizioni di eccezionalità**.

I commi 3 e 4 trasferiscono nella fonte primaria il contenuto dell'articolo 368, commi 2 e 3, del regolamento di esecuzione del codice della strada. Il comma 2 di tale articolo ammette il trasporto su carri ferroviari anche in eccedenza rispetto ai limiti di cui agli articoli 61 e 62 del codice. Il comma 3 attribuisce alla «Direzione generale della M.C.T.C.» il potere di rilasciare singole autorizzazioni in presenza di «particolari e giustificate esigenze di trasporto».

Rispetto alla disciplina vigente, lo schema sostituisce il richiamo agli articoli 61 e 62 con il rinvio ai limiti stabiliti dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 e rende espresso il raccordo con l'autorizzazione rilasciata dagli enti proprietari o gestori delle strade interessate.

La trasposizione in fonte legislativa di disposizioni attualmente contenute nel regolamento può essere valutata alla luce del criterio di delegificazione previsto dall'articolo 35, comma 3, lettera *d)*, e comma 4, lettera *a)*, della legge n. 177 del 2024.

Il **comma 5** dispone che al trasporto delle **materie fissili o radioattive** si applichino le disposizioni del decreto legislativo n. 101 del 2020, che, in attuazione della direttiva 2013/59/Euratom, riordina la disciplina della

radioprotezione e stabilisce le **norme di sicurezza** per la tutela dai rischi derivanti dall'esposizione alle radiazioni ionizzanti.

L'articolo 168, comma 5, del codice vigente rinvia, per il trasporto delle materie fissili o radioattive, all'articolo 5 della legge n. 1860 del 1962, come modificato dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1704 del 1965. La disciplina del trasporto di materiali radioattivi è oggi recata dall'articolo 43 del decreto legislativo n. 101 del 2020. Lo schema provvede pertanto ad aggiornare il rinvio normativo. Come precisato dalla relazione tecnica, tale rinvio ha carattere ricognitivo e non comporta l'introduzione di nuovi procedimenti o strutture.

Il **comma 6** consente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di rilasciare le autorizzazioni individuali di cui al comma 2 **in deroga a quanto previsto dal secondo periodo** del medesimo comma. Il Ministro provvede di concerto con i Ministri dell'interno, delle imprese e del *made in Italy* e della salute, nel rispetto delle condizioni di sicurezza e previa notifica alla Commissione europea. La deroga è ammessa per il trasporto nazionale di **piccole quantità di merci**, purché non relative a materie a media o alta radioattività, nonché per il trasporto locale su brevi distanze di merci pericolose.

Il comma riformula l'articolo 168, comma 6, del codice vigente, nel testo sostituito dall'articolo 6, comma 1, lettera *d)*, del decreto legislativo n. 35 del 2010. La disposizione vigente consente di derogare alla disciplina applicabile al trasporto delle merci pericolose nelle medesime fattispecie, previa notifica alla Commissione europea ai fini dell'autorizzazione.

Rispetto alla disciplina vigente, il comma configura la deroga mediante il rilascio delle autorizzazioni individuali di cui al comma 2 e non include tra i Ministri concertanti il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica. Inoltre, il rinvio al secondo periodo del comma 2 comporta la deroga alle condizioni ivi previste per il rilascio delle autorizzazioni, ferma restando la disciplina unionale sulla durata delle deroghe. La disposizione prevede, infine, la previa notifica alla Commissione europea, senza riprodurre l'inciso «ai fini dell'autorizzazione». Al riguardo, l'articolo 6, paragrafi 2 e 3, della direttiva 2008/68/CE disciplina la procedura di autorizzazione delle deroghe da parte della Commissione europea, nonché la relativa durata e le condizioni per la loro proroga.

Si segnala inoltre un profilo di coordinamento con l'**articolo 102, comma 10**, che, con riferimento alle medesime fattispecie, mantiene la possibilità di derogare alle disposizioni dell'articolo 102 mediante decreto, adottato di concerto anche con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica. *Si valuti pertanto l'opportunità di coordinare le due disposizioni, anche con riguardo alla forma dell'atto e ai Ministri concertanti.*

L'**articolo 253** (*Veicoli destinati al trasporto di merci deperibili*), qualificato dalla relazione tecnica come disposizione **di nuova introduzione**,

recepisce nel nuovo codice, come chiarito dalla relazione illustrativa, i principali contenuti del **regime applicabile ai veicoli destinati al trasporto di derrate deperibili**, già disciplinato dall'Accordo ATP e dalla normativa nazionale di attuazione.

Il **comma 1** dispone che i **veicoli destinati al trasporto di merci deperibili** presentino caratteristiche tecniche **conformi all'Accordo ATP**, ratificato con la legge n. 264 del 1977. Le modalità applicative dell'Accordo sono disciplinate con **decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**; tra queste rientrano le modalità di autorizzazione, sospensione e revoca delle stazioni di prova non dipendenti dalla pubblica amministrazione e degli esperti, nonché le relative competenze. I requisiti per la nomina degli esperti e le caratteristiche delle stazioni di prova private sono invece demandati al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.

Il codice vigente non reca una disposizione corrispondente. Come ricordato, l'articolo 2, comma 2, del d.P.R. n. 404 del 1979 prevede che le stazioni di prova non dipendenti dall'amministrazione statale siano autorizzate con decreto del Ministro. In attuazione di tale disposizione, il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 22 dicembre 2022, n. 404 disciplina i requisiti generali delle stazioni di prova ATP private, nonché i requisiti relativi ai locali, alla strumentazione e alle attrezzature di cui esse devono disporre. Il decreto disciplina altresì il procedimento di autorizzazione e le attività di controllo, cui possono conseguire, nei casi previsti, la sospensione o la revoca dell'autorizzazione.

Lo schema ripartisce pertanto tra il decreto ministeriale e il regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 contenuti attualmente disciplinati dal medesimo decreto.

Il **comma 2** prevede che, nel rispetto delle disposizioni del regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, il competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero rilasci ai veicoli un **certificato di conformità**. Il certificato attesta le capacità isotermiche e l'efficienza nel mantenimento delle temperature ed è valido per i trasporti nazionali e internazionali. Le procedure per il rilascio del **certificato nazionale**, valido **per i soli trasporti nazionali**, sono disciplinate con **decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con il medesimo decreto possono essere altresì stabilite caratteristiche tecniche per particolari tipologie di veicoli destinati al trasporto di merci deperibili non disciplinate dall'Accordo ATP.

Anche il comma 2 non trova corrispondenza nel codice vigente. Il d.P.R. n. 404 del 1979 disciplina, agli articoli da 1 a 4, l'«**attestato di conformità**», regolandone il rilascio per i mezzi nuovi e per quelli in servizio e stabilendone la validità. Lo schema introduce, a livello codicistico, la previsione di un **certificato nazionale**, valido per i soli trasporti nazionali, e demanda a un decreto ministeriale la

definizione delle caratteristiche tecniche di particolari tipologie di veicoli non contemplate dall'Accordo ATP.

La disposizione va letta congiuntamente con **due disposizioni del Titolo II dello schema**. L'**articolo 76, comma 14**, consente la circolazione dei veicoli di cui all'articolo 253 solo se conformi alle caratteristiche tecniche indicate nel Titolo VI. L'**articolo 78, comma 10**, prescrive che i medesimi veicoli siano muniti di un certificato di conformità in corso di validità.

Quanto alle **revisioni**, l'articolo 235 dello schema modifica il quadro vigente. L'articolo 80, comma 8, del codice vigente consente l'affidamento in concessione alle imprese di autoriparazione della revisione dei veicoli di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate solo se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP). L'**articolo 235, comma 6**, dello schema esclude invece dall'attività dei centri di controllo privati autorizzati soltanto i veicoli adibiti al trasporto di persone con oltre sedici posti, escluso il conducente.

Si segnala, infine, che gli articoli 252 e 253 **non recano direttamente fattispecie sanzionatorie**. Le relative conseguenze sanzionatorie sono ricollegate alle corrispondenti norme di comportamento del **Titolo II** dello schema e alla **Tabella 1** richiamata dall'articolo 121, che associa a ciascuna violazione la sanzione amministrativa pecuniaria, le eventuali sanzioni amministrative accessorie e, ove prevista, la decurtazione dei punti dalla patente.

Con riferimento al **trasporto di merci pericolose**, si evidenzia quanto segue:

- la violazione dell'**articolo 102, comma 3, lettera a)**, consistente nel trasporto di merci pericolose per le quali il trasporto è vietato, salvo speciali autorizzazioni, è punita con la **sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 a 8.000 euro**. Si applicano inoltre l'immobilizzazione del veicolo, il divieto di marcia e il divieto di guida per sessanta giorni, nonché la decurtazione di dieci punti. Si segnala che la disposizione fa riferimento alle «speciali autorizzazioni di cui ai commi 9 e 10» dell'articolo 102. Il comma 9 richiama, in termini generali, i provvedimenti adottati ai sensi dell'articolo 252, mentre non viene richiamata direttamente l'autorizzazione individuale di cui all'articolo 252, comma 2;
- la violazione del divieto di trasporto di merci pericolose mediante veicoli eccezionali o in condizioni di eccezionalità, di cui all'**articolo 102, comma 11**, in mancanza delle autorizzazioni previste, è punita con la **sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 a 8.000 euro**, con l'immobilizzazione del veicolo, con il divieto di marcia e il divieto di guida per sessanta giorni e con la decurtazione di dieci punti. La violazione delle prescrizioni contenute nelle autorizzazioni è invece punita con la **sanzione amministrativa pecuniaria da 800 a 3.200 euro**, con l'immobilizzazione del veicolo e con la decurtazione di quattro punti.

Con riferimento ai veicoli destinati al trasporto di **merci deperibili**, si evidenzia quanto segue:

- la violazione dell'**articolo 76, comma 14**, consistente nella circolazione con un veicolo non conforme alle caratteristiche tecniche prescritte dal Titolo

VI, è punita con la **sanzione amministrativa pecuniaria da 80 a 320 euro** e con il **divieto di marcia a tempo indeterminato**;

- la violazione dell'**articolo 78, comma 10**, consistente nella circolazione senza un **certificato di conformità in corso di validità**, è punita con la **sanzione amministrativa pecuniaria da 170 a 680 euro** e con il **divieto di marcia per trenta giorni**.

TITOLO VII – DELLE STRADE

CAPO I – PROGETTAZIONE E COSTRUZIONE DELLE STRADE

Articoli 254-255
(Progettazione, costruzione e classificazione delle strade)

Il **Capo I** del **Titolo VII**, composto dagli **articoli 254 e 255**, definisce la **nozione di strada**, disciplina la **classificazione della rete stradale** e rinvia all'**Allegato VII.1** per l'individuazione delle tipologie e delle relative **caratteristiche costruttive**. Attribuisce inoltre al **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** la definizione delle **norme funzionali e geometriche** per la progettazione, la costruzione e il controllo delle strade di nuova costruzione, nonché la predisposizione di **linee guida** rivolte agli enti proprietari e ai progettisti, anche ai fini della **sicurezza degli utenti dei veicoli a due ruote**. Agli **enti proprietari** compete la revisione della classificazione della rete e la **declassificazione** delle strade che non possiedono più le caratteristiche richieste.

Il **Titolo VII**, *Delle strade*, reca la disciplina relativa alle **infrastrutture stradali**, riordinando in un unico titolo le disposizioni concernenti, tra l'altro, la progettazione, la costruzione e la classificazione delle strade, il loro uso specifico, le fasce di rispetto e le pertinenze, le occupazioni e i cantieri, la segnaletica stradale, le competizioni sportive su strada e la circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità.

La disciplina presenta carattere prevalentemente **tecnico, regolatorio e amministrativo** e si coordina con le disposizioni del Titolo I relative alle competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e degli enti proprietari o gestori delle strade, nonché con le norme di comportamento contenute nel Titolo II.

Sotto il profilo **sanzionatorio**, le disposizioni del Titolo VII non costituiscono, in via generale, la sede delle corrispondenti fattispecie sanzionatorie. Le **norme di comportamento** connesse all'uso e alla tutela delle infrastrutture stradali sono infatti contenute principalmente nel **Titolo II**, mentre le relative sanzioni sono individuate dalla **Tabella 1 richiamata dall'articolo 121**.

In particolare, il **Capo I del Titolo II** reca le regole generali in materia di **uso e manutenzione delle strade**. Con riferimento all'**articolo 37**, la Tabella 1 prevede, tra l'altro, la sanzione amministrativa pecuniaria da **40 a 160 euro**, con **obbligo di**

ripristino dello stato dei luoghi, per il danneggiamento della piattaforma stradale, delle opere, delle piantagioni e degli impianti ad essa appartenenti, per l'alterazione o l'invasione della piattaforma e delle pertinenze e per il danneggiamento, lo spostamento, la rimozione o l'imbrattamento della segnaletica stradale. La medesima sanzione, con obbligo di ripristino, si applica anche, tra l'altro, allo spargimento di fango o detriti sulla strada.

Per lo scarico di residui organici o di acque al di fuori degli appositi impianti è prevista la sanzione da **80 a 320 euro**, sempre con **ripristino dello stato dei luoghi**; per l'insudiciamento della strada o delle sue pertinenze con materiali diversi dai rifiuti la sanzione è da **25 a 100 euro**; per il deposito o il getto di rifiuti non pericolosi dai veicoli, fuori dai casi disciplinati dal codice dell'ambiente, la sanzione è da **170 a 680 euro**.

Ulteriori fattispecie sanzionatorie riguardano le **fasce di rispetto** e la tutela delle pertinenze stradali: per diverse violazioni degli obblighi relativi a costruzioni, scavi e manufatti nelle fasce di rispetto è prevista la sanzione da **170 a 680 euro**, con **ripristino dello stato dei luoghi**; in alcune ipotesi più gravi la sanzione è da **400 a 1.600 euro**.

Quanto ai principi e criteri direttivi della delega di cui all'**articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177**, le disposizioni del Titolo VII e, in particolare, del Capo I appaiono riconducibili anzitutto al **comma 3, lettera *a)***, che prevede la riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e coerenza e il loro coordinamento con la normativa nazionale, unionale e internazionale, nonché alla **lettera *b)***, per i profili concernenti la revisione delle definizioni e l'aggiornamento terminologico. Per gli aspetti rimessi alla disciplina tecnica e regolamentare può inoltre assumere rilievo la **lettera *d)***, relativa alla delegificazione delle disposizioni procedurali e tecniche suscettibili di frequenti aggiornamenti.

Con specifico riferimento all'**articolo 254, comma 3**, rileva inoltre la **lettera *t)***, che prevede l'attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre, nel rispetto delle norme di progettazione stradale vigenti, linee guida e indirizzi concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani, finalizzati anche alla **sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote**.

Il **Capo I** del **Titolo VII**, composto dagli **articoli 254 e 255**, definisce la nozione di strada e il sistema di classificazione, rinvia all'**Allegato VII.1** per la disciplina delle diverse tipologie stradali e delle relative caratteristiche costruttive, attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti competenze in materia di norme funzionali e geometriche, linee guida e disciplina tecnica e regola la **revisione della classificazione e la declassificazione della rete stradale** da parte degli enti proprietari.

Secondo la **relazione tecnica**, le disposizioni del Capo hanno natura «tecnico-regolatoria e ricognitiva» e le attività ministeriali di predisposizione di decreti, linee

guida e indirizzi sono svolte nell'ambito delle strutture e delle risorse disponibili a legislazione vigente.

L'**articolo 254** *(Norme di progettazione e costruzione)* reca le disposizioni generali in materia di **progettazione e costruzione delle strade**.

Il **comma 1** riproduce la vigente **definizione di strada**, contenuta nell'articolo 2, comma 1, del codice vigente, quale area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali, e conferma che la classificazione delle strade avviene in base alle relative caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali. La disposizione precisa inoltre che le tipologie di strade sono definite nell'**Allegato I.1, Parte IV**, mentre le relative caratteristiche costruttive sono disciplinate dall'**Allegato VII.1**.

A differenza del codice vigente, nel quale la classificazione e le caratteristiche minime delle diverse tipologie stradali sono contenute nell'articolo 2, lo schema ricolloca tale disciplina nell'**Allegato VII.1** *(Definizione, classificazione e declassificazione delle strade)*. L'Allegato riproduce in larga parte la classificazione vigente, riorganizzandola nelle categorie **A, B, C, D, E1, E2, F1 e F2** e disciplinando altresì la classificazione amministrativa e la declassificazione delle strade.

Si segnala inoltre che l'**articolo 9 della Parte IV dell'Allegato I.1** reca le definizioni funzionali all'applicazione delle disposizioni del Titolo VII, riprendendo in larga parte quelle contenute nell'articolo 3 del codice vigente e introducendo alcune ulteriori definizioni, tra cui quelle di **«gestore della strada»** e di **«cuscini berlinesi»**.

Tra le definizioni dell'articolo 9 figurano anche quelle di diverse **tipologie di strada**, che risultano in larga parte riprodotte nell'Allegato VII.1. Le due sedi definitorie non risultano tuttavia sempre perfettamente coincidenti: ad esempio, la definizione di **«strada locale»** contenuta nell'Allegato VII.1 qualifica tale strada come «urbana od extraurbana opportunamente sistemata non facente parte degli altri tipi di strade», mentre nell'Allegato I.1 manca il riferimento a «opportunamente sistemata».

Si valuti pertanto l'opportunità di coordinare le definizioni delle tipologie stradali contenute nell'articolo 9 della Parte IV dell'Allegato I.1 con quelle dell'Allegato VII.1, anche valutando la possibilità di concentrare la relativa disciplina definitoria in un'unica sede mediante apposito rinvio, al fine di evitare duplicazioni e possibili disallineamenti.

Il **comma 2, primo periodo**, demanda a un **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, la definizione delle **norme funzionali e geometriche per la progettazione, la costruzione e il controllo delle strade di nuova**

costruzione, nonché dei relativi impianti e servizi. Il decreto è adottato nel rispetto dei **criteri e delle condizioni di cui all'articolo 14, comma 1, lettera *g)***, che prevede che le norme tecniche siano improntate alla sicurezza della circolazione di tutti gli utenti, alla riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico sugli edifici adiacenti alle strade, al rispetto dell'ambiente e degli immobili di notevole pregio architettonico o storico e consente deroghe soltanto in presenza delle specifiche condizioni ivi indicate.

La disposizione si ricollega all'articolo 13, comma 1, del codice vigente, con alcune differenze. La **disciplina vigente** riguarda genericamente le strade, mentre il comma 2 dell'articolo 254 circoscrive espressamente la previsione alle strade di nuova costruzione; inoltre, il testo vigente fa riferimento alla costruzione, al controllo e al collaudo delle strade, mentre lo schema menziona espressamente anche la progettazione. Nella procedura prevista dall'articolo 13 vigente sono sentiti sia il Consiglio superiore dei lavori pubblici sia il Consiglio nazionale delle ricerche, mentre lo schema prevede il parere del solo Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Non è inoltre riprodotto l'obbligo, previsto dall'**articolo 13, comma 3, del codice vigente**, di aggiornare ogni tre anni le norme funzionali e geometriche. Parimenti, non risulta riprodotta una disposizione corrispondente al **comma 4-*bis*** del medesimo articolo 13, che impone alle strade di nuova costruzione classificate nelle categorie C, D, E ed F di avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente, se prevista dai programmi pluriennali degli enti locali e salvo comprovati problemi di sicurezza. Tale obbligo non è contenuto neppure nell'articolo 267 dello schema, che disciplina tipologie e caratteristiche tecniche delle piste ciclabili senza imporne la realizzazione generalizzata sulle nuove strade.

Il **secondo periodo del comma 2** prevede che, con le medesime modalità, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti provveda all'**aggiornamento delle norme per la classificazione delle strade esistenti**, tenendo conto delle relative caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali.

La previsione si ricollega, nella sostanza, all'**articolo 13, comma 4, del codice vigente**, che demanda al Ministro l'adozione delle norme per la classificazione delle strade esistenti.

In attuazione dell'articolo 13 del codice vigente sono stati adottati, tra gli altri, il **D.M. 5 novembre 2001**, recante «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade», e il **D.M. 19 aprile 2006**, recante «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali». Ai sensi dell'**articolo 289, comma 2**, dello schema, i provvedimenti attuativi adottati in base alle pertinenti disposizioni del decreto legislativo n. 285 del 1992 restano validi ed efficaci alla data di acquisto di efficacia del nuovo codice, fino alla loro eventuale modifica o sostituzione.

Il **comma 3**, che introduce una previsione non presente in termini corrispondenti nel codice vigente, attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di predisporre, nel rispetto delle norme di progettazione stradale, **linee guida e indirizzi** rivolti agli enti proprietari delle strade e ai progettisti, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e di arredi urbani, finalizzati anche alla **sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote**.

La disposizione appare riconducibile al **criterio direttivo di cui all'articolo 35, comma 3, lettera *t),* della legge 25 novembre 2024, n. 177**, che prevede l'attribuzione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del compito di predisporre, nel rispetto delle norme di progettazione stradale vigenti, linee guida e indirizzi destinati alle amministrazioni locali in materia di progettazione e costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani, finalizzati anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote, anche attraverso l'apposizione della **terza fascia sui *guard rail*** ove prevista.

Rispetto al criterio di delega, il comma 3 dell'articolo 254 individua quali destinatari delle linee guida gli **enti proprietari delle strade e i progettisti**, anziché le «amministrazioni locali», e non riproduce espressamente il riferimento all'apposizione della **terza fascia sui *guard rail*** ove prevista. *Si valuti pertanto l'opportunità di verificare la piena corrispondenza della formulazione con il criterio direttivo di cui all'articolo 35, comma 3, lettera t), della legge n. 177 del 2024.*

Il **comma 4** demanda a **decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** la definizione delle **caratteristiche tecniche, costruttive e funzionali delle strade**.

In proposito, si segnala che il **comma 1** del medesimo articolo dispone che le tipologie di strade e le relative **caratteristiche costruttive** sono disciplinate dall'**Allegato VII.1**, mentre il **comma 2** demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle **norme funzionali e geometriche per la progettazione, la costruzione e il controllo delle strade di nuova costruzione**.

Si valuti pertanto l'opportunità di chiarire l'ambito applicativo dei decreti previsti dal comma 4 e il loro rapporto con le disposizioni dell'Allegato VII.1 e con il decreto previsto dal comma 2, al fine di evitare sovrapposizioni tra le diverse fonti chiamate a disciplinare le caratteristiche tecniche, costruttive e funzionali delle strade.

L'**articolo 255** *(Classificazione della rete stradale e rilevazione del traffico)* disciplina, al **comma 1**, la **revisione della classificazione della rete stradale da parte degli enti proprietari**.

In particolare, fermo restando quanto previsto dall'**articolo 19**, che attribuisce agli enti proprietari o gestori delle strade la classificazione della

rete di competenza e la declassificazione delle strade che non possiedono le caratteristiche prescritte, il comma stabilisce che, in caso di adozione dei **provvedimenti ministeriali di aggiornamento delle norme per la classificazione delle strade esistenti** di cui all'articolo 254, comma 2, secondo periodo, gli enti proprietari provvedono, **entro un anno**, alla revisione della classificazione della propria rete.

Gli stessi enti provvedono inoltre alla **declassificazione delle strade di loro competenza che non possiedono più le caratteristiche previste dall'Allegato VII.1**.

La disposizione riprende, nella sostanza, l'articolo 13, comma 5, del codice vigente, che impone agli enti proprietari di classificare la propria rete entro un anno dall'emanazione delle norme per la classificazione delle strade esistenti e di declassificare le strade che non possiedono più le prescritte caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali.

Il **comma 2** rinvia al **regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289** la disciplina del **trasferimento delle strade tra enti proprietari** e dei conseguenti provvedimenti di classificazione e declassificazione.

La previsione riprende, a livello legislativo mediante rinvio al nuovo regolamento, una materia oggi disciplinata dall'**articolo 4 del d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495**, che regola il trasferimento di strade o di tronchi di esse tra enti proprietari conseguente, tra l'altro, a variazioni di itinerario o a varianti delle strade esistenti.

Si segnala, infine, che la rubrica dell'articolo fa riferimento, oltre che alla classificazione della rete stradale, anche alla **«rilevazione del traffico»**, materia che non risulta disciplinata da nessuno dei due commi dell'articolo. *Si valuti pertanto l'opportunità di adeguare la rubrica al contenuto della disposizione.*

CAPO II – DELL'USO SPECIFICO DELLE STRADE

Articoli 256-263
(Dell'uso specifico delle strade)

Gli **articoli da 256 a 263** (**Capo II del Titolo VII**) recano la disciplina relativa alle **fasce di rispetto**, agli **accessi** e agli **attraversamenti**, alle **pertinenze stradali**, alla **delimitazione dei centri abitati**, all'**occupazione della sede stradale**, alle **opere**, ai **depositi** e ai **cantieri**, ai **fabbricati**, muri e opere di sostegno, alla **condotta delle acque** e ai **canali artificiali** e alla manutenzione delle **ripe**.

Il **Capo II del Titolo VII**, composto dagli **articoli da 256 a 263**, riordina in una sequenza unitaria disposizioni oggi distribuite tra il codice della strada e il relativo regolamento di esecuzione, coordinando la disciplina dell'**uso della sede stradale e delle sue pertinenze** con gli **obblighi posti a carico degli enti proprietari o gestori** e dei **proprietari dei fondi confinanti**. In più punti lo schema interviene anche sulla fonte della disciplina tecnica o introduce specifici meccanismi di intervento sostitutivo e di recupero delle spese.

La disciplina riordina disposizioni oggi distribuite tra il codice della strada e il relativo regolamento di esecuzione e attuazione, distinguendo i contenuti da mantenere nella fonte primaria da quelli di carattere tecnico e attuativo demandati al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 o a specifici decreti ministeriali.

Le disposizioni del Capo vanno lette unitamente alle corrispondenti **norme di comportamento del Titolo II**, che ne costituiscono il versante precettivo. Rilevano, in particolare, gli **articoli 38 e 39**, relativi alle fasce di rispetto fuori e nei centri abitati, l'**articolo 41**, in materia di occupazione del suolo stradale, l'**articolo 42**, relativo ad accessi, diramazioni, pertinenze e attraversamenti della sede stradale, e l'**articolo 44**, concernente gli obblighi dei proprietari confinanti e la condotta delle acque.

Le relative sanzioni sono individuate dalla **Tabella 1 richiamata dall'articolo 121** dello schema. In particolare:

- per le violazioni dell'**articolo 38**, relative alle fasce di rispetto fuori dai centri abitati, è prevista, per le fattispecie di cui ai commi 1, 2 e 3, la sanzione da **170 a 680 euro**, con **ripristino dello stato dei luoghi**; per le violazioni del comma 4, relative a costruzioni, recinzioni, piantagioni e depositi nelle curve, la sanzione è da **400 a 1.600 euro**, sempre con **ripristino dello stato dei luoghi**;

- per le violazioni dell'**articolo 39**, relative alle fasce di rispetto nei centri abitati, la sanzione è da **170 a 680 euro**, con **ripristino dello stato dei luoghi**, sia per il mancato rispetto delle fasce nelle nuove costruzioni, ricostruzioni o ampliamenti, sia per i manufatti nelle intersezioni a livelli sfalsati, sia per le violazioni concernenti recinzioni e piantagioni che pregiudichino il campo visivo necessario alla sicurezza della circolazione;
- per l'**articolo 41**, la Tabella prevede la sanzione da **170 a 680 euro**, con **rimozione delle opere abusive**, per l'occupazione vietata della sede stradale; la sanzione è da **850 a 3.400 euro**, con **rimozione delle opere abusive**, per lavori, opere, depositi o cantieri realizzati senza il necessario titolo, per l'inosservanza delle prescrizioni contenute nell'autorizzazione e per la violazione degli obblighi di sicurezza, di fluidità della circolazione e di visibilità del personale addetto ai lavori. La mancata disponibilità sul posto dell'atto autorizzatorio o di copia conforme è invece punita con la sanzione da **80 a 320 euro** e con la **sospensione dell'attività**;
- per l'**articolo 42**, le violazioni relative alla realizzazione di **nuovi accessi e diramazioni**, all'apertura di **passi carrabili** e alla trasformazione o variazione d'uso di accessi o diramazioni già esistenti, in assenza della preventiva autorizzazione o concessione, sono punite con la **sanzione amministrativa pecuniaria da 170 a 680 euro**, cui si aggiunge il **ripristino dello stato dei luoghi**. Per gli **attraversamenti della sede stradale e delle relative pertinenze**, per l'uso della sede stradale e delle pertinenze per tali attività e per la variazione dell'uso o dell'esercizio delle relative opere o impianti effettuati senza titolo, è prevista la medesima sanzione pecuniaria da **170 a 680 euro**, con **rimozione delle opere abusive**.

Quanto ai **principi e criteri direttivi della delega** di cui all'**articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177**, le disposizioni del **Capo II** appaiono riconducibili, in via generale, al **comma 3, lettera *a)***, relativo alla riorganizzazione e al coordinamento delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e coerenza, e alla **lettera *d)***, che prevede la delegificazione della disciplina procedurale e tecnica suscettibile di frequenti aggiornamenti.

A quest'ultimo criterio si collega il **comma 4, lettera *m)***, che individua tra le materie oggetto dei regolamenti di delegificazione il riassetto della disciplina tecnica concernente la **classificazione, la costruzione e la tutela delle strade, le fasce di rispetto, gli accessi e le diramazioni e ogni forma di occupazione del suolo stradale**.

Tra i criteri specificamente riferibili a singole disposizioni rileva inoltre la **lettera *t)* del comma 3**, che attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il compito di predisporre linee guida e indirizzi in materia di progettazione e costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani, anche ai fini della sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote.

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 256** *(Fasce di rispetto, accessi, attraversamenti e condotta delle acque)* demanda, al **comma 1**, al regolamento adottato ai sensi dell’articolo 289 la disciplina di dettaglio delle **fasce di rispetto, degli accessi, degli attraversamenti e della condotta delle acque**, in continuità con quanto previsto dall’articolo 16, commi 1 e 1-*bis*, del codice vigente.

Più specificamente, ai fini del rispetto degli obblighi di cui agli **articoli 38, 39 e 44** dello schema e tenuto conto della classificazione delle strade di cui all’**articolo 254**, il regolamento determina le **distanze dal confine stradale** rilevanti per la disciplina delle fasce di rispetto, degli accessi, degli attraversamenti e della condotta delle acque. È inoltre prevista una disciplina specifica per le **aree esterne ai centri abitati ma comprese in zone edificabili o trasformabili** dagli strumenti urbanistici.

I divieti e gli obblighi gravanti sui proprietari dei fondi confinanti, oggi disciplinati in particolare dall’articolo 16 del codice vigente, trovano nello schema una disciplina primaria soprattutto negli **articoli 38 e 39**, relativi rispettivamente alle fasce di rispetto fuori e dentro i centri abitati. L’articolo 38 disciplina altresì le limitazioni relative alle **aree di visibilità in corrispondenza delle intersezioni, degli svincoli e delle curve**.

Il medesimo regolamento disciplina inoltre le **pertinenze**, i **passi carrabili** e le relative modalità di segnalazione, gli **accessi**, gli **attraversamenti**, l’**uso della sede stradale**, le **piantagioni e siepi**, i **fabbricati, muri e opere di sostegno**, la **manutenzione delle ripe**, nonché la **condotta delle acque, i canali artificiali e i relativi manufatti**.

Tali materie corrispondono, nel codice vigente, a discipline oggi distribuite, tra l’altro, negli articoli 22, 24, 25, 29, 30, 31, 32 e 33.

Si segnala, peraltro, che alcune delle medesime materie sono disciplinate anche direttamente dallo schema: in particolare, gli **articoli 261 e 262** recano disposizioni relative ai **fabbricati, muri e opere di sostegno** e alla **condotta delle acque e ai canali artificiali**.

Restano ferme le disposizioni degli articoli **892** e **893** del codice civile, relative alle **distanze per gli alberi** e alle relative deroghe.

Il **comma 2** prevede che, fuori dai centri abitati, possano essere stabilite, con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, **deroghe**, anche con riguardo alle diverse tipologie di divieto, per le sedi stradali **ubicate su ponti, viadotti o in gallerie**, ovvero in presenza di particolari circostanze o condizioni orografiche.

Il **comma 3**, in deroga a quanto previsto dal comma 1, consente, all’interno delle **fasce di rispetto in rettilineo** delle **strade di tipo A (autostrade) e B (strade extraurbane principali)**, come definite

dall'Allegato VII.1, la realizzazione delle **infrastrutture di comunicazione elettronica** di cui all'articolo 44, comma 1, del decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, purché, per le caratteristiche di ubicazione e la presenza di meccanismi di sicurezza, esse non interferiscano con la **sicurezza della circolazione**, con la **tutela dell'incolumità** e con le esigenze connesse agli **ampliamenti e alla manutenzione dell'infrastruttura stradale**.

Il richiamato articolo 44, comma 1, del **Codice delle comunicazioni elettroniche** disciplina il procedimento autorizzatorio relativo all'installazione di infrastrutture per impianti radioelettrici e alla modifica delle caratteristiche di emissione degli impianti esistenti, comprendendo, tra l'altro, l'installazione di **torri e tralicci destinati ad apparati radiotrasmittenti**, ripetitori di servizi di comunicazione elettronica, **stazioni radio base per reti mobili**, infrastrutture per reti di diffusione televisiva digitale terrestre, reti radio destinate alle emergenze sanitarie e alla protezione civile e reti radio a larga banda punto-multipunto, anche in **co-ubicazione**.

La specifica previsione di cui al **comma 3**, relativa alla possibilità di realizzare infrastrutture di comunicazione elettronica nelle fasce di rispetto in rettilineo delle strade di tipo A e B alle condizioni indicate, **non trova una disposizione corrispondente nel codice vigente**.

Sul progetto è acquisito il **parere dell'ente gestore**, che può imporre prescrizioni. Le caratteristiche delle infrastrutture ammesse nelle fasce di rispetto sono definite dal regolamento adottato ai sensi dell'**articolo 289**.

In caso di **sopravvenute esigenze di ampliamento o manutenzione della strada o dell'autostrada**, l'infrastruttura è **rimossa e ricollocata a cura e spese dell'istante**; la ricollocazione avviene al di fuori della fascia di rispetto qualora sia accertata l'impossibilità di individuare una diversa collocazione all'interno della fascia medesima.

La **relazione tecnica** precisa che «gli oneri relativi alla progettazione, realizzazione, adeguamento, rimozione e ricollocazione delle infrastrutture di comunicazione elettronica restano integralmente a carico degli istanti, come espressamente previsto dalla disposizione».

Si ricorda infine che l'**articolo 290, comma 6**, reca una disciplina transitoria per gli **accessi e le diramazioni di cui all'articolo 256**. Quelli già esistenti e autorizzati alla data in cui il codice acquista efficacia si intendono conformi alle disposizioni dell'articolo 256, salvo che intervengano **modifiche sostanziali della struttura o della destinazione d'uso**, soggette alle disposizioni vigenti al momento della realizzazione dell'intervento.

Gli accessi o le diramazioni già esistenti alla medesima data ma **privi di regolare autorizzazione** possono essere autorizzati o regolarizzati dall'autorità competente, purché siano conformi alle disposizioni vigenti al

momento della loro realizzazione e un **motivato accertamento tecnico** verifichi che non costituiscano pericolo per la sicurezza né pregiudizio per la fluidità della circolazione. Resta ferma la facoltà dell'autorità competente di imporre, previo accertamento tecnico e con provvedimento motivato, **adeguamenti, modifiche o specifiche prescrizioni per motivi di sicurezza stradale**.

L'**articolo 257** *(Pertinenze)* reca la disciplina delle **pertinenze stradali**, riprendendo la disciplina attualmente contenuta nell'articolo 24, commi 2, 3, 4, 5 e 5-*bis*, del codice della strada.

La **definizione generale di pertinenza**, attualmente recata dall'articolo 24, comma 1, è invece collocata nell'**Allegato I.1, articolo 9, comma 1, lettera *lll)***, che definisce le «pertinenze» come le **parti della strada destinate in modo permanente al servizio o all'arredo funzionale di essa**.

Il **comma 1** distingue le pertinenze stradali in **pertinenze di esercizio** e **pertinenze di servizio**.

Il **comma 2** definisce **pertinenze di esercizio** quelle che costituiscono parte integrante della strada o ineriscono permanentemente alla sede stradale. Il **comma 3** individua come **pertinenze di servizio** le **aree di servizio**, con i relativi manufatti destinati al rifornimento e alla ricarica dei veicoli e al ristoro degli utenti, le **aree di parcheggio**, nonché le aree e i fabbricati destinati alla manutenzione delle strade o comunque destinati dall'ente proprietario, in modo permanente ed esclusivo, al servizio della strada e dei suoi utenti. Le pertinenze di servizio sono determinate dall'**ente proprietario della strada**, secondo le modalità stabilite dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, in modo da non intralciare la circolazione o limitare la visibilità.

Il **comma 4** prevede che le pertinenze costituite da **aree di servizio, aree per la ricarica dei veicoli, aree di parcheggio e fabbricati destinati al ristoro** possano appartenere anche a soggetti diversi dall'ente proprietario ovvero essere da questo affidate **in concessione a terzi**, secondo le condizioni stabilite dal medesimo regolamento.

Il **comma 5** disciplina specificamente le **pertinenze di servizio delle autostrade**.

Per esigenze di sicurezza della circolazione connesse alla congruenza del progetto autostradale, esse sono previste, secondo le modalità fissate dall'**Autorità di regolazione dei trasporti**, sentita l'**Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98**, dai progetti dell'ente proprietario ovvero, se individuato, del concessionario e sono approvate dal concedente.

La disposizione fa inoltre salve la disciplina dell'affidamento dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio autostradali, le norme relative all'installazione e alla gestione delle stazioni di ricarica elettrica e, limitatamente ai profili di competenza regionale, l'intesa con le regioni.

Si segnala, al riguardo, che **il riferimento all'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali non risulta aggiornato.** L'Agenzia, istituita dall'**articolo 36 del decreto-legge n. 98 del 2011**, non divenne operativa: ai sensi dell'**articolo 11, comma 5, del decreto-legge n. 216 del 2011**, a seguito della mancata adozione entro il termine previsto dello statuto e degli altri atti necessari alla sua operatività, essa è stata soppressa e, dal **1° ottobre 2012**, le attività e i compiti ad essa attribuiti sono stati trasferiti al **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**.

Successivamente, l'**articolo 12 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109** ha istituito l'**Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA)**, attribuendole specifiche funzioni in materia di sicurezza delle infrastrutture. ANSFISA non costituisce tuttavia il successore generale dell'Agenzia prevista dall'articolo 36 del decreto-legge n. 98 del 2011, le cui funzioni erano state trasferite al Ministero.

Quanto alla disciplina richiamata dal comma 5, l'**articolo 11, comma 5-*ter*, della legge 23 dicembre 1992, n. 498** stabilisce che l'affidamento dei **servizi di distribuzione di carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio delle reti autostradali** avviene secondo principi diretti ad assicurare: *a)* la preventiva verifica delle **capacità tecnico-organizzative ed economiche** dei concorrenti; *b)* la valutazione delle offerte valorizzando **efficienza, qualità e varietà dei servizi, investimenti e pluralità dei marchi**, attribuendo prevalente importanza al progetto tecnico-commerciale rispetto alle condizioni economiche; *c)* l'adozione di **modelli contrattuali idonei a garantire la competitività dell'offerta**, sotto il profilo della qualità e disponibilità dei servizi e dei prezzi dei prodotti *oil* e *non oil*.

L'**articolo 258** *(Delimitazione del centro abitato)* stabilisce che la **delimitazione del centro abitato**, effettuata ai sensi dell'articolo 21 dello schema, individua i **limiti territoriali di applicazione delle diverse discipline** previste dal codice all'interno e all'esterno del centro abitato. Le **regole per l'individuazione del centro abitato** e la relativa **segnaletica** sono demandate al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.

La relazione tecnica precisa che la disposizione è in linea con la disciplina attualmente contenuta nell'**articolo 5 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada** e qualifica la norma come disposizione di coordinamento. La medesima relazione evidenzia che la delimitazione dei centri abitati costituisce un'attività amministrativa già attribuita ai **comuni**.

Si rinvia alla scheda di lettura relativa all'**articolo 21** dello schema per approfondimenti sulla disciplina delle **finalità e delle modalità di delimitazione del centro abitato**, nonché dei relativi effetti sul riparto delle competenze e delle responsabilità tra il comune e gli altri enti proprietari delle strade. La disposizione regola, tra l'altro, l'ipotesi di insediamenti abitativi contigui, il coinvolgimento dell'ente proprietario in caso di strade non comunali, la pubblicazione della deliberazione comunale e la relativa documentazione cartografica; i segnali di inizio e fine centro abitato sono demandati al regolamento di cui all'articolo 289.

L'**articolo 259** (*Occupazione della sede stradale*) stabilisce che sulle **strade urbane di quartiere**, sulle **strade urbane ciclabili**, sulle **strade locali** e sugli **itinerari ciclopedonali** l'**occupazione della carreggiata** possa essere autorizzata dall'**ente proprietario o gestore** della strada, previa individuazione di un **itinerario alternativo** per il traffico ovvero, nelle **zone di rilevanza storico-ambientale**, previa verifica che l'occupazione non determini intralcio alla circolazione o pregiudizio della sicurezza stradale.

La disposizione riprende, con modifiche, la seconda parte dell'**articolo 20, comma 1**, del codice vigente, riferita alle strade di tipo E) ed F). L'ambito di applicazione della norma viene espressamente esteso alle **strade urbane ciclabili** e agli **itinerari ciclopedonali**. Non è invece riprodotta nell'articolo 259 la disciplina, contenuta nei commi 2 e 3 dell'articolo 20 vigente, relativa a **chioschi, edicole e altre installazioni**.

L'**articolo 260** (*Opere, depositi e cantieri stradali*) demanda a un **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** la definizione delle **modalità di svolgimento dei lavori nei cantieri stradali**, degli strumenti per la **delimitazione e la segnalazione dei cantieri**, per la **visibilità diurna e notturna del personale** addetto ai lavori e per la **regolazione del traffico**. La **segnaletica** prescritta è contenuta nel **regolamento** adottato ai sensi dell'articolo 289.

La disposizione riprende, modificandone la fonte di attuazione, l'**articolo 21, comma 3**, del codice vigente. Il divieto di effettuare lavori, eseguire opere o depositi e aprire cantieri senza preventiva autorizzazione o concessione, previsto dall'articolo 21, comma 1, vigente, è invece collocato nell'**articolo 41, comma 2**, dello schema. Nel comma 4 del medesimo articolo 41 confluiscono l'obbligo, attualmente previsto dall'articolo 21, comma 2, di adottare gli accorgimenti necessari per la sicurezza e la fluidità della circolazione e di mantenerli in perfetta efficienza, nonché quello di rendere visibile, sia di giorno sia di notte, il personale addetto ai lavori esposto al traffico dei veicoli.

Rispetto alla disciplina vigente, la principale modifica consiste dunque nella diversa fonte cui è demandata la **disciplina tecnica dei cantieri**: mentre l'articolo 21, comma 3, del codice vigente la rimette al regolamento di esecuzione e di attuazione, l'articolo 260 dello schema ne demanda la definizione a un **decreto**

ministeriale. Resta invece affidata al **regolamento** la disciplina della segnaletica prescritta.

Si segnala, infine, che la rubrica dell'**articolo 260** non corrisponde interamente al contenuto della disposizione, che riguarda esclusivamente la disciplina tecnica dei **cantieri stradali**, mentre le disposizioni relative alle opere e ai depositi sono collocate nell'articolo 41 dello schema.

L'**articolo 261** (*Fabbricati, muri e opere di sostegno*) riproduce, con alcune modificazioni, l'articolo 30 del codice vigente.

Il **comma 1** pone l'obbligo di **conservare i fabbricati e i muri** di qualunque genere fronteggianti le strade in modo da non compromettere l'incolumità pubblica e da non arrecare danno alle strade e alle relative pertinenze.

Tale obbligo ricade sui proprietari confinanti ai sensi dell'**articolo 44, comma 1, lettera *d)***, dello schema di decreto.

Il **comma 2**, salvi i provvedimenti contingibili e urgenti del sindaco a tutela della pubblica incolumità, conferma l'attribuzione al **Prefetto**, sentito l'ente proprietario o concessionario, del potere di **ordinare la demolizione o il consolidamento**, a spese del proprietario, dei fabbricati e dei **muri che minacciano rovina**, qualora il proprietario, nonostante la diffida, non abbia provveduto a compiere le opere necessarie.

Il **comma 3** disciplina il **riparto degli oneri relativi alle opere di sostegno** lungo le strade e le autostrade. La costruzione e la riparazione sono a carico dei **proprietari dei fondi** se le opere servono unicamente a difendere e sostenere i fondi adiacenti e a carico dell'**ente proprietario della strada** se sono finalizzate alla stabilità o alla conservazione della strada o dell'autostrada.

In presenza di **interesse promiscuo**, la ripartizione delle spese è proporzionale all'interesse perseguito, secondo le modalità definite con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**, sentita l'ANAS, per le strade statali e le autostrade. Per le altre strade i criteri di ripartizione delle spese sono definiti con **decreto del Presidente della regione**.

Il **comma 4** pone a carico dell'**ente proprietario della strada** la **costruzione** delle **opere di sostegno destinate unicamente alla difesa e al sostegno dei fondi adiacenti**, quando siano realizzate in sede di **costruzione di nuove strade**, ferma restando a carico dei proprietari dei fondi la successiva manutenzione e l'eventuale riparazione o ricostruzione. In caso di mancata esecuzione degli interventi previsti dal primo periodo si provvede ai sensi del comma 2.

La nuova formulazione riproduce sostanzialmente la disciplina vigente, con alcune modifiche. **Non è riprodotta** autonomamente la previsione contenuta nell'**articolo 30, comma 3**, del codice vigente, secondo cui, in caso di inadempienza nel termine fissato, l'autorità competente provvede d'ufficio alla demolizione o al consolidamento, addebitando le relative spese al proprietario.

È inoltre modificato il meccanismo di determinazione del riparto delle spese in caso di **interesse promiscuo**. Nel codice vigente il riparto è effettuato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta dell'ufficio periferico dell'ANAS, per le strade statali e le autostrade e, negli altri casi, con decreto del Presidente della regione, su proposta del competente ufficio tecnico. Nel nuovo comma 3, invece, il criterio sostanziale della ripartizione proporzionale all'interesse perseguito è stabilito direttamente dalla legge; per le strade statali e le autostrade, il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita l'ANAS, definisce le modalità di ripartizione, mentre per le altre strade i relativi criteri sono definiti con decreto del Presidente della regione.

L'**articolo 262** (*Condotta delle acque, canali artificiali e manufatti sui medesimi*) riunisce in un'unica disposizione la disciplina oggi recata dagli articoli 32 e 33 del codice vigente.

Il **comma 1** obbliga coloro che hanno **diritto di condurre acque nei fossi delle strade** a provvedere alla **conservazione del fosso** o, in difetto, a corrispondere all'ente proprietario della strada le spese necessarie per la manutenzione del fosso e per la riparazione degli eventuali danni non causati da terzi.

Il **comma 2**, fermo restando quanto previsto dai successivi commi da 4 a 7, obbliga coloro che hanno **diritto di attraversare le strade con corsi o condotte d'acqua** a costruire e mantenere i ponti e le opere necessari per il passaggio e per la condotta delle acque, nonché le altre opere d'arte, anche a monte e a valle della strada, necessarie per l'esercizio della concessione e per ovviare ai danni che dalla medesima possono derivare alla strada. Le opere devono essere realizzate secondo le prescrizioni tecniche contenute nel disciplinare allegato all'atto di concessione e sotto la sorveglianza dell'ente proprietario.

Il **comma 3** impone agli aventi diritto sui terreni laterali di regolare l'**irrigazione** in modo da evitare che le acque cadano sulla sede stradale o comunque intersechino questa e le sue pertinenze, al fine di prevenire danni al corpo stradale o pericoli per la circolazione. In caso di inadempienza, l'ente proprietario **diffida** i soggetti obbligati ad adempiere e, in caso di inerzia, **procede d'ufficio** all'esecuzione delle opere necessarie per il raggiungimento delle finalità di cui ai commi 1, 2 e 3, addebitando ai soggetti obbligati le relative spese.

Il **comma 4** obbliga i proprietari e gli utenti di **canali artificiali** in prossimità del confine stradale ad adottare tutte le misure tecniche idonee a impedire l'afflusso delle acque sulla sede stradale e ogni conseguente danno al corpo stradale e alle fasce di pertinenza. Pone inoltre a loro carico gli **oneri di manutenzione e rifacimento dei manufatti stradali** esistenti sopra i canali artificiali, salvo che ne provino la preesistenza alla realizzazione della strada ovvero **non abbiano titolo o possesso in contrario**. In caso di inadempienza, l'ente proprietario diffida i soggetti obbligati ad adempiere e, in caso di inerzia, procede d'ufficio all'esecuzione delle opere necessarie per il raggiungimento delle finalità di cui ai commi 1, 2 e 3, addebitando ai soggetti obbligati le relative spese.

Si segnala che, nell'ultimo periodo del comma 4, il potere dell'ente proprietario della strada di procedere d'ufficio in caso di inerzia dei soggetti obbligati è testualmente riferito alle sole finalità di cui ai commi 1, 2 e 3.

Si segnala inoltre che il **comma 4** presenta una significativa difformità rispetto all'**articolo 33, comma 2** del codice vigente. Con riferimento agli oneri di manutenzione e rifacimento dei manufatti stradali esistenti sopra canali artificiali, lo schema prevede che tali oneri siano a carico dei proprietari e degli utenti dei canali «a meno che ne provino la preesistenza alla realizzazione della strada ovvero **non abbiano titolo o possesso in contrario**». La disposizione vigente stabilisce invece che gli oneri non gravano sui predetti soggetti qualora essi ne provino la preesistenza alle strade «o **abbiano titolo o possesso in contrario**».

Il **comma 5** prevede che i **manufatti a struttura portante in legname** esistenti sui canali artificiali che attraversano la strada siano, in caso di ricostruzione, eseguiti con **strutture murarie o in cemento armato, in ferro o miste**, secondo le indicazioni e le prescrizioni tecniche dell'ente proprietario della strada, in relazione ai carichi ammissibili per la strada interessata. La disposizione non si applica alle opere ricadenti in aree soggette a servitù militari.

Il **comma 6** pone a carico dei proprietari o utenti delle acque la **ricostruzione** dei manufatti in legname con le strutture e con le prescrizioni di cui al comma 5, nonché la loro **manutenzione**, quando occorra spostare o allargare le strade attraversate da canali artificiali ovvero quando, a giudizio dell'ente proprietario, i manufatti presentino condizioni di insufficiente sicurezza.

Il **comma 7** pone a carico dell'ente proprietario della strada il costo dell'**ampliamento dei manufatti di ogni altro tipo** reso necessario

dall'allargamento della sede stradale, ferma restando a carico dei proprietari, possessori o utenti delle acque la manutenzione dell'intero manufatto.

La relazione tecnica evidenzia, con riferimento alla disciplina complessivamente recata dall'articolo, che, in caso di inadempimento, l'ente proprietario diffida i soggetti obbligati e può procedere d'ufficio all'esecuzione delle opere necessarie, addebitando le relative spese. Precisa inoltre che la ricostruzione e la manutenzione dei manufatti sui canali sono poste, nei casi previsti, a carico dei proprietari o utenti delle acque, mentre il costo dell'ampliamento dei manufatti reso necessario dall'allargamento della sede stradale è posto a carico dell'ente proprietario. Rispetto alla disciplina vigente, assume particolare rilievo l'espressa previsione del potere di diffida e di intervento sostitutivo dell'ente proprietario.

L'**articolo 263** (*Manutenzione delle ripe*), al **comma 1**, dispone che i **proprietari** sono responsabili della **manutenzione delle ripe dei fondi laterali alle strade**, a valle e a monte delle medesime, in modo da impedire franamenti o cedimenti del corpo stradale, ivi comprese le opere di sostegno di cui all'articolo 261, lo scoscendimento del terreno, l'ingombro delle pertinenze e della sede stradale e la caduta di massi o di altro materiale sulla strada. I proprietari devono inoltre realizzare, ove necessario, le **opere di mantenimento** e astenersi dall'eseguire interventi che possano causare gli eventi indicati.

Il **comma 2** prevede che, **in caso di inerzia**, i proprietari siano tenuti a **consentire all'ente proprietario o gestore** della strada l'esecuzione degli interventi di manutenzione utili e funzionali a riparare i danni alla sede stradale o a prevenire i rischi per la sicurezza derivanti da **eventi improvvisi e sopravvenuti**, nonché a corrispondere all'ente proprietario o gestore le spese sostenute per tali attività.

La disposizione di cui al comma 1 riproduce sostanzialmente l'**articolo 31, comma 1** del codice vigente, mentre il comma 2 è di nuova introduzione.

La relazione tecnica precisa che le attività di vigilanza, diffida e adozione degli eventuali provvedimenti da parte degli enti proprietari della strada rientrano nelle ordinarie funzioni di tutela dell'infrastruttura e della sicurezza della circolazione e che, qualora l'ente intervenga in via sostitutiva per esigenze di sicurezza, trovano applicazione le **ordinarie procedure di rivalsa** nei confronti dei soggetti obbligati. Si segnala che, diversamente da quanto espressamente previsto dall'articolo 262, il comma 2 non prevede una diffida preliminare quale presupposto dell'intervento sostitutivo dell'ente proprietario o gestore, né disciplina le modalità procedurali per il recupero delle spese sostenute, limitandosi a porre a carico dei proprietari l'obbligo di corrisponderle.

CAPO III – DELLA PUBBLICITÀ

Articolo 264
(Della pubblicità)

L'**articolo 264** disciplina la collocazione della pubblicità lungo le strade e sui veicoli, distinguendo tra **mezzi pubblicitari soggetti ad autorizzazione preventiva** e **insegne di esercizio assoggettate a SCIA**. La disposizione riprende in larga parte la disciplina vigente, ma introduce anche specifiche novità, tra cui il riferimento ai mezzi **digitali**, **a messaggio variabile** e con **tecnologia tridimensionale**, l'ammissione di questi ultimi nelle sole aree pedonali e una disciplina espressa dei **segni reclamistici orizzontali** sui marciapiedi. Sono inoltre ridefiniti i tempi di durata delle autorizzazioni e coordinati i relativi divieti e meccanismi di rimozione con gli articoli 43 e 130 dello schema.

Il **Capo III del Titolo VII**, composto dal solo **articolo 264**, reca la disciplina relativa alla **pubblicità lungo le strade e sui veicoli**.

La disposizione riprende, con modifiche, contenuti attualmente recati dall'articolo 23 e dall'articolo 20, comma 3, del codice della strada vigente, nonché dall'articolo 5, comma 2, del decreto-legge 19 febbraio 2026, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 20 aprile 2026, n. 50.

La disposizione va letta congiuntamente all'**articolo 43**, collocato nel Titolo II, che reca i **divieti in materia di pubblicità lungo le strade e sui veicoli**, in larga parte corrispondenti a quelli attualmente contenuti nell'articolo 23 del codice vigente, e la cui violazione è sanzionata dalla Tabella 1 richiamata dall'articolo 121.

Rileva inoltre l'**articolo 130, comma 9**, che disciplina la rimozione della pubblicità priva del prescritto titolo o collocata in violazione delle relative prescrizioni.

Il **comma 1** subordina la collocazione di **cartelli, manifesti e altri mezzi pubblicitari** lungo le strade, anche su suolo privato, o in vista di esse, al rilascio di un'**autorizzazione** da parte dell'**ente proprietario della strada** ovvero, all'interno dei centri abitati, del **comune**, previo nulla osta tecnico dell'ente proprietario quando la strada appartenga a un ente diverso. Resta fermo il divieto di collocare, nelle isole di traffico delle intersezioni canalizzate, installazioni diverse dalla prescritta segnaletica.

Rispetto alla disciplina vigente, il comma modifica il **titolo abilitativo** richiesto per la collocazione dei mezzi pubblicitari. L'articolo 5, comma 2, primo periodo, del decreto-legge n. 19 del 2026 ha infatti assoggettato tale attività alla presentazione della **segnalazione certificata di inizio attività (SCIA)** allo sportello unico per le attività produttive del comune competente, ferme restando le condizioni e i requisiti previsti dalla disciplina di settore. Lo schema ripristina invece, a livello codicistico, il **regime dell'autorizzazione preventiva** già previsto dall'articolo 23 del codice della strada anteriormente all'intervento del decreto-legge n. 19 del 2026.

Il **comma 2**, fermo restando quanto previsto dal comma 1, subordina la collocazione delle **insegne di esercizio** lungo le strade, anche su suolo privato, o in vista di esse, alla presentazione della **segnalazione certificata di inizio attività (SCIA)**, ai sensi degli articoli 19 e 19-*bis* della legge 7 agosto 1990, n. 241, allo **sportello unico per le attività produttive (SUAP)** del comune nel cui territorio è svolta l'attività.

La disposizione riprende dunque, **limitandone l'ambito alle insegne di esercizio**, il regime introdotto dall'articolo 5, comma 2, del decreto-legge n. 19 del 2026.

La SCIA è corredata dall'**asseverazione di un tecnico abilitato** ed è soggetta al rispetto delle prescrizioni poste a tutela della sicurezza della circolazione e dei requisiti stabiliti dai regolamenti comunali o dell'ente proprietario. Qualora quest'ultimo sia diverso dal comune, il SUAP trasmette la segnalazione al medesimo ente ai fini dell'esercizio dei poteri di competenza.

Restano ferme le prescrizioni previste per le **aree sottoposte a vincolo storico-artistico o paesaggistico**, per le quali continua a essere richiesta l'autorizzazione preventiva.

In caso di violazione, fermo restando quanto previsto dagli **articoli 43 e 130, comma 9**, dello schema, si applicano le disposizioni dell'articolo 19, commi 3 e 4, della legge n. 241 del 1990, relative all'esercizio dei poteri inibitori e ripristinatori dell'amministrazione.

Il **comma 3** demanda al **regolamento** adottato ai sensi dell'articolo 289 dello schema la disciplina delle dimensioni, delle caratteristiche e dell'ubicazione dei mezzi pubblicitari lungo le strade, nelle fasce di pertinenza e nelle stazioni di servizio e di rifornimento di carburante, riprendendo quanto previsto dall'articolo 23, comma 6, del codice vigente. All'interno dei centri abitati, i **comuni** possono inoltre concedere **deroghe** alle distanze minime previste per il posizionamento dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari, con espresso riferimento anche ai mezzi **digitali**, **a messaggio variabile** e con **tecnologia tridimensionale**, nel rispetto delle

esigenze di sicurezza della circolazione e delle condizioni stabilite dal regolamento.

Costituiscono elementi di **nuova introduzione** la previsione secondo cui i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari con **tecnologia tridimensionale** possono essere collocati **esclusivamente nelle aree pedonali** e la previsione che demanda al regolamento l'individuazione dei tratti di marciapiede nei quali è consentita l'apposizione dei **segni reclamistici orizzontali**, nonché la definizione delle relative modalità, forme, dimensioni e colori. È inoltre previsto che tali segni non determinino un rialzo della piattaforma del marciapiede e siano realizzati con superfici antiscivolo.

Il **comma 4** disciplina la **durata delle autorizzazioni** rilasciate ai sensi del comma 1. Per i mezzi di natura **permanente**, la durata è determinata dall'autorità competente in misura non inferiore a **sei anni**; per i mezzi di natura **temporanea**, è fissata in misura non superiore a **dodici mesi**. L'autorizzazione è **rinnovabile** e può essere **revocata** qualora vengano meno le condizioni stabilite dal regolamento ovvero sopravvengano situazioni nelle quali la pubblicità risulti vietata ai sensi dell'articolo 43.

La disciplina della revoca si coordina con il divieto, ora contenuto nell'**articolo 43, comma 1, lettera *d)***, relativo alle forme di pubblicità con contenuti sessisti, violenti o discriminatori. Nel codice vigente, l'articolo 23, comma 4-*quater*, prevede, in caso di violazione del corrispondente divieto di cui al comma 4-*bis*, la **revoca immediata dell'autorizzazione**.

Il **comma 5** riproduce, con aggiornamenti terminologici, l'articolo 23, comma 5, del codice vigente. Quando i mezzi pubblicitari collocati su una strada sono visibili da un'altra strada appartenente a un diverso ente proprietario, l'autorizzazione è subordinata al preventivo **nulla osta** di quest'ultimo. Per i mezzi collocati lungo le sedi ferroviarie e visibili dalla strada, la disposizione prevede che l'autorizzazione sia rilasciata dal **gestore dell'infrastruttura ferroviaria**, previo nulla osta dell'ente proprietario della strada, in luogo del riferimento all'«Ente Ferrovie dello Stato» contenuto nella disciplina vigente.

Il **comma 6** riproduce l'articolo 23, comma 8, del codice vigente, consentendo la **pubblicità fonica** agli utenti autorizzati e nelle forme stabilite dal regolamento. Nei centri abitati, i comuni possono limitarne lo svolgimento a determinate ore o a particolari periodi dell'anno.

Il **comma 7**, di nuova introduzione secondo la tavola di raffronto, disciplina la **pubblicità dinamica**, effettuata mediante veicoli in movimento, consentendola agli utenti autorizzati e nelle forme stabilite dal regolamento.

La nozione di pubblicità dinamica è definita dall'**Allegato I.1, articolo 10, lettera *g)***, come divulgazione di messaggi pubblicitari effettuata con veicoli in movimento.

La disposizione si coordina con l'**articolo 43, comma 6, lettera *b)***, che vieta, in assenza di autorizzazione, la pubblicità effettuata con auto pubblicitarie.

Il **comma 8** riproduce l'articolo 23, comma 10, del codice vigente, attribuendo al **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** il potere di impartire agli enti proprietari della strada **direttive** per l'applicazione dell'articolo e di disporre, mediante propri organi, il controllo sulla sua osservanza.

Rispetto alla disciplina vigente, non è più richiamata l'applicazione delle disposizioni attuative del regolamento.

Il **comma 9** consente la collocazione sui **veicoli** di scritte o insegne pubblicitarie **rifrangenti**, nei limiti e alle condizioni stabiliti dal regolamento, richiamando altresì quanto previsto dal comma 2.

La disposizione si coordina con l'**articolo 43, comma 4, lettera *a)***, che consente tali scritte o insegne purché sia escluso ogni rischio di abbagliamento o di distrazione dell'attenzione dei conducenti degli altri veicoli, riprendendo sul punto quanto già previsto dall'articolo 23, comma 2, del codice vigente.

Il **comma 10** consente, nelle zone di rilevanza storico-ambientale ovvero in presenza di particolari caratteristiche geometriche della strada, l'**occupazione dei marciapiedi** in caso di installazione di impianti pubblicitari, purché sia garantito uno spazio adeguato alla circolazione dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria.

La disposizione si pone in continuità con l'articolo 20, comma 3, del codice vigente, introducendo un espresso riferimento all'**installazione di impianti pubblicitari**.

Sotto il **profilo finanziario**, la relazione tecnica precisa che la gestione della SCIA da parte dei SUAP e la relativa trasmissione agli enti proprietari sono assicurate mediante le strutture e le piattaforme telematiche già disponibili. Restano a carico dei soggetti interessati gli oneri relativi all'asseverazione, agli elaborati progettuali, all'installazione, alla manutenzione, alla rimozione e al ripristino dei luoghi, nonché i canoni, i diritti istruttori e gli altri corrispettivi previsti dalla normativa vigente.

Quanto alla riconducibilità alla delega, l'articolo 35, comma 4, lettera ***n)***, della legge 25 novembre 2024, n. 177 include, tra le materie oggetto dei regolamenti di delegificazione, la **semplificazione e razionalizzazione della disciplina relativa alle autorizzazioni per la collocazione di mezzi pubblicitari** sui veicoli, lungo le strade o in vista di esse, prevedendo altresì **congrui tempi di durata delle**

autorizzazioni e l'individuazione delle ipotesi nelle quali i mezzi pubblicitari possono essere installati anche sui marciapiedi.

A completamento della disciplina recata dall'articolo 264, rilevano inoltre i **divieti in materia di pubblicità** contenuti nell'**articolo 43** dello schema e il relativo apparato sanzionatorio.

L'**articolo 43** reca i principali **divieti in materia di pubblicità lungo le strade e sui veicoli**. In particolare, il comma 1 vieta, lungo le strade o in vista di esse, la collocazione di mezzi pubblicitari che, per caratteristiche o ubicazione, possano ingenerare confusione con la segnaletica stradale, comprometterne la visibilità o l'efficacia, distrarre l'attenzione degli utenti o produrre abbagliamento; vieta inoltre le installazioni diverse dalla prescritta segnaletica sulle isole di traffico, le forme di pubblicità con contenuti sessisti, violenti o discriminatori e la pubblicità in abbinamento con i segnali stradali.

Il **comma 2** vieta, salvo le eccezioni espressamente previste, qualsiasi forma di pubblicità lungo e in vista degli itinerari internazionali, delle autostrade e delle strade extraurbane principali e dei relativi accessi. Il **comma 5** vieta inoltre, fuori dai casi disciplinati dai commi precedenti, la collocazione di cartelli e altri mezzi pubblicitari lungo le strade, anche su suolo privato, o in vista di esse e sui marciapiedi in assenza dell'autorizzazione prevista dal Titolo VII. Ove autorizzata, la collocazione sui marciapiedi deve comunque garantire uno spazio adeguato alla circolazione dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria.

Quanto all'**apparato sanzionatorio**, la Tabella 1 richiamata dall'articolo 121 prevede, per le violazioni dei commi 1, 3, 4 e 5 dell'articolo 43, una sanzione amministrativa pecuniaria **da 400 a 1.600 euro** e, per la violazione del comma 2, una sanzione **da 4.800 a 19.200 euro**. In entrambi i casi è prevista la **sanzione accessoria della rimozione delle opere abusive**, senza decurtazione di punti.

Il procedimento di rimozione è disciplinato dall'**articolo 130, comma 9**, che, in caso di pubblicità priva del prescritto titolo o collocata in violazione delle relative prescrizioni, prevede la segnalazione all'ente proprietario della strada e, qualora il mezzo pubblicitario sia collocato su suolo privato, la **diffida alla rimozione entro dieci giorni**; decorso inutilmente tale termine, l'ente proprietario provvede alla rimozione e alla custodia del mezzo.

CAPO IV – DELLE AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI

Articoli 265-266
(Delle autorizzazioni e concessioni)

Gli **articoli 265 e 266** (**Capo IV del Titolo VII**) disciplinano il **rilascio delle autorizzazioni e concessioni** e l'**occupazione del suolo pubblico**. Lo schema conferma, in larga parte, il riparto delle competenze e la disciplina vigente, aggiornando alcuni riferimenti soggettivi e procedurali. Tra le principali novità, l'articolo 266 introduce una specifica disciplina per la **prosecuzione dell'occupazione dopo la scadenza del titolo**, qualificandola come abusiva e prevedendo il pagamento di un'indennità commisurata al canone dovuto, ferma restando l'applicazione delle relative sanzioni e dei poteri di rimozione e ripristino.

Il **Capo IV del Titolo VII** (**articoli 265 e 266**) reca la disciplina generale relativa al **rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni** previste dal Titolo VII e all'**occupazione del suolo pubblico**. Le disposizioni individuano, in particolare, i soggetti competenti al rilascio dei titoli, disciplinano le autorizzazioni relative agli impianti e agli attraversamenti della sede stradale e regolano la durata e il contenuto dei provvedimenti concessori e autorizzatori, nonché le somme dovute per l'occupazione o l'uso della strada.

Nel complesso, il Capo si pone in continuità con la disciplina vigente, riprendendo disposizioni attualmente contenute negli articoli 25, 26 e 27 del codice della strada, con alcuni interventi di aggiornamento e coordinamento e con l'introduzione, all'articolo 266, di una specifica disciplina dell'occupazione protratta oltre la scadenza del titolo.

Le disposizioni del Capo vanno lette unitamente agli **articoli 41 e 42**, collocati nel Titolo II, che disciplinano i divieti relativi all'**occupazione del suolo stradale**, all'**esecuzione di lavori, opere, depositi e cantieri**, all'**apertura di accessi e passi carrabili** e agli **attraversamenti e usi della sede stradale**, in assenza della prescritta autorizzazione o concessione rilasciata ai sensi del Titolo VII. Le relative violazioni sono sanzionate dalla **Tabella 1** di cui all'articolo 121.

L'impostazione appare riconducibile, in particolare, al principio e criterio direttivo di cui all'**articolo 35, comma 3, lettera *a)*, della legge 25 novembre 2024, n. 177**, che prevede la **riorganizzazione delle disposizioni del codice della strada secondo criteri di ordine e coerenza**, nonché il loro coordinamento e la

loro armonizzazione con le altre norme di settore e con la disciplina delle competenze delle regioni e degli enti locali, con particolare riferimento ai rapporti con gli enti proprietari e gestori delle strade.

L'**articolo 265** (*Rilascio di autorizzazioni e concessioni*) disciplina il **rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni** previste dal Titolo VII.

Il **comma 1** stabilisce che le autorizzazioni sono rilasciate dall'**ente proprietario della strada**, da altro ente da questo **delegato** o dall'**ente concessionario**, in conformità alle relative convenzioni. L'eventuale delega è comunicata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ovvero, per gli enti locali, al Prefetto. Per le strade in concessione si provvede in conformità alle relative convenzioni. La disposizione riproduce, nella sostanza, l'articolo 26, commi 1 e 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Il **comma 2** prevede che, per i tratti di strade statali, regionali o provinciali ricompresi nel perimetro di **centri abitati con popolazione inferiore a diecimila abitanti**, si proceda ai sensi dell'**articolo 18, comma 1, lettera *i)***, dello schema.

La disposizione riprende l'articolo 26, comma 3, del codice vigente, che attribuisce in tali casi la competenza al comune, previo nulla osta dell'ente proprietario della strada.

Si segnala tuttavia che il richiamo all'articolo 18, comma 1, lettera *i)*, non appare coerente con il contenuto della disposizione richiamata, che riguarda il rilascio, da parte del sindaco, delle concessioni e autorizzazioni relative alla collocazione di cartelli e altri mezzi pubblicitari nei centri abitati. La competenza del sindaco al rilascio delle concessioni e autorizzazioni per i tratti di strade statali, regionali o provinciali interni ai centri abitati con popolazione inferiore a diecimila abitanti, previo nulla osta tecnico dell'ente proprietario, è invece prevista dalla lettera *l)* del medesimo comma.

Il **comma 3** prevede che gli **impianti** sulle strade e sulle relative pertinenze di **linee ferroviarie o tramviarie**, nonché le speciali tubazioni e le altre condotte destinate a **servizio pubblico**, e gli attraversamenti stradali effettuati mediante tali impianti, siano autorizzati, in caso di **assoluta necessità** e qualora non risultino possibili soluzioni tecniche alternative, con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**. Sono sentiti i **gestori dell'infrastruttura ferroviaria**, se si tratta di linea ferroviaria, e l'ente proprietario della strada negli altri casi.

La disposizione riprende l'articolo 26, comma 4, del codice vigente, prevedendo espressamente, per le **linee ferroviarie**, che siano sentiti i **gestori dell'infrastruttura ferroviaria**.

Il **comma 4** stabilisce che le **concessioni per attraversamenti e per l'uso della sede stradale** possono essere rilasciate soltanto in caso di **assoluta necessità**, previo accertamento tecnico dell'autorità competente.

La disposizione riprende l'articolo 25, comma 2, del codice vigente, precisandone l'oggetto. Le fattispecie di attraversamento e uso della sede stradale soggette a concessione sono individuate dall'articolo 42, comma 1, lettere *d), e)* ed *f),* dello schema.

L'**articolo 266** (*Occupazione del suolo pubblico*) disciplina l'**occupazione del suolo pubblico**, riprendendo, con modifiche, l'articolo 27, commi da 5 a 9, del codice vigente.

Il **comma 1** prevede che i provvedimenti di concessione e autorizzazione di cui al Capo in esame indichino la **somma dovuta** per l'occupazione o per l'uso concesso e la relativa **durata**, che non può comunque eccedere i **ventinove anni**. L'autorità competente può revocare o modificare tali provvedimenti in qualsiasi momento per sopravvenuti motivi di pubblico interesse o di tutela della sicurezza stradale, **senza obbligo di indennizzo**.

Il **comma 2** stabilisce che la durata dell'occupazione di suolo stradale per l'impianto di pubblici servizi sia determinata in relazione al termine previsto per l'ultimazione dei relativi lavori.

Il **comma 3** consente all'autorità competente di stabilire la somma dovuta per l'uso o l'occupazione delle strade e delle relative pertinenze in annualità ovvero in un'unica soluzione.

Rispetto al codice vigente, il riferimento all'**ente proprietario della strada** è sostituito da quello all'**autorità competente**.

Il **comma 4** individua i **criteri** per la **determinazione della somma dovuta**, tenendo conto delle soggezioni derivanti alla strada o all'autostrada, quando la concessione costituisca l'oggetto principale dell'impresa, nonché del valore economico risultante dal provvedimento di autorizzazione o concessione e del vantaggio conseguito dall'utente. Il **comma 5** consente all'autorità competente al rilascio del titolo di richiedere un **deposito cauzionale**.

Il **comma 6**, di nuova introduzione, disciplina l'ipotesi di **prosecuzione dell'occupazione dopo la scadenza del titolo**, in assenza di rinnovo espresso. In tal caso, l'occupazione del suolo stradale o delle sue pertinenze si considera **abusiva dalla data di scadenza** e, per il periodo di occupazione senza titolo, è dovuta un'**indennità commisurata al canone** che sarebbe stato corrisposto in caso di occupazione legittima, salvo il maggior danno.

Restano fermi il potere dell'ente proprietario o gestore della strada di applicare le **sanzioni amministrative** previste dalla Tabella 1 di cui all'articolo 121 per le violazioni dell'articolo 41, commi 1 e 3, nonché il potere di disporre la **rimozione dell'occupazione e il ripristino dei luoghi**.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione distingue la funzione dell'**indennità**, volta a compensare l'utilizzazione del bene pubblico priva di titolo, da quella delle **sanzioni amministrative**, aventi natura afflittiva e deterrente, introducendo una specifica disciplina per l'occupazione protratta oltre la scadenza del titolo.

A completamento della disciplina delle concessioni e autorizzazioni, rilevano inoltre le disposizioni degli **articoli 41 e 42** dello schema, che individuano i divieti relativi alle **occupazioni della sede stradale** e agli **attraversamenti e usi della sede stradale** in assenza del prescritto titolo.

L'**articolo 41** vieta, al comma 1, ogni tipo di occupazione della sede stradale sulle autostrade, sulle strade extraurbane principali e secondarie e sulle strade urbane di scorrimento e, sulle altre strade, le occupazioni effettuate senza la prescritta autorizzazione ai sensi del Titolo VII. Il **comma 3** impone inoltre a chi esegue occupazioni, lavori, opere, depositi o cantieri di tenere sul luogo il relativo titolo e di rispettarne le prescrizioni.

L'**articolo 42, comma 1, lettere *d), e)* ed *f)***, vieta, in assenza della preventiva concessione, gli attraversamenti e gli usi della sede stradale realizzati mediante corsi d'acqua, condutture, linee elettriche e di telecomunicazione, sottopassi, soprappassi, teleferiche, gasdotti e altri impianti, nonché la variazione dell'uso o dell'esercizio delle relative opere.

Quanto all'**apparato sanzionatorio**, la Tabella 1 richiamata dall'articolo 121 prevede, per la violazione dell'**articolo 41, comma 1**, una sanzione amministrativa pecuniaria **da 170 a 680 euro**, cui si aggiunge la **rimozione delle opere abusive**. Per la violazione dell'obbligo di tenere sul luogo il titolo autorizzatorio, previsto dal **comma 3**, è stabilita una sanzione **da 80 a 320 euro**, con **sospensione dell'attività**; la violazione delle prescrizioni contenute nel titolo è invece punita con la sanzione **da 850 a 3.400 euro** e con la **rimozione delle opere abusive**.

Le violazioni dell'**articolo 42, comma 1, lettere d), e) ed f)**, sono punite con la sanzione amministrativa pecuniaria **da 170 a 680 euro** e con la **rimozione delle opere abusive**. Per tali violazioni non è prevista la decurtazione di punti.

CAPO V – DELLE PISTE E CORSIE CICLABILI

Articoli 267-268
(Delle piste e corsie ciclabili)

Gli **articoli 267 e 268** (**Capo V** del **Titolo VII**) disciplinano le **piste e le corsie ciclabili**, rinviando a un **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** per la definizione delle relative caratteristiche tecniche. In particolare, l'articolo 268 introduce la soglia di **1,30 metri**, al di sotto della quale le corsie ciclabili sono riservate esclusivamente a velocipedi e monopattini elettrici.

Il **Capo V del Titolo VII**, composto dagli **articoli 267 e 268**, reca la disciplina delle principali tipologie di **infrastrutture ciclabili**, distinguendo tra piste ciclabili in sede propria, piste ciclabili su corsia riservata e corsie ciclabili e demandando a un **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** la definizione delle relative caratteristiche tecniche.

Le definizioni di **pista ciclabile** («parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi») e di **corsia ciclabile** («parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade, anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile») sono recate dall'**Allegato I.1, articolo 9, comma 1, lettere *ooo)* e *t)***.

Le disposizioni si inseriscono nel quadro della revisione e razionalizzazione della disciplina della **mobilità ciclistica**, coordinando a livello codicistico profili oggi in parte contenuti nella normativa regolamentare, in particolare nel **decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557**, e introducendo specifiche previsioni in ordine alle caratteristiche dimensionali delle corsie ciclabili e alle categorie di veicoli ammesse alla relativa circolazione.

L'**articolo 267** (*Piste ciclabili*) disciplina le tipologie e le caratteristiche delle **piste ciclabili**.

Il **comma 1** prevede che le piste ciclabili, come definite nell'Allegato I.1, si distinguano in:

- piste ciclabili in sede propria;
- piste ciclabili su corsia riservata.

Il **comma 2** stabilisce che la pista ciclabile **in sede propria** possa essere a **senso unico o doppio senso di marcia**, purché la relativa sede sia fisicamente separata da quella destinata ai veicoli a motore e ai pedoni mediante idonei **spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili**.

Il **comma 3** disciplina le piste ciclabili **su corsia riservata**, prevedendo che possano essere ricavate:

- dalla **carreggiata**, a unico senso di marcia, concorde con quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore e, di norma, ubicata alla destra di quest'ultima, quando la separazione sia assicurata essenzialmente mediante una striscia longitudinale di delimitazione o delimitatori di corsia;
- dal **marciapiede**, a unico o doppio senso di marcia, quando la relativa ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e la pista sia collocata sul lato adiacente alla carreggiata.

Le **caratteristiche tecniche** delle piste ciclabili sono definite con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti**.

La disposizione riprende, con modifiche formali e di sistematizzazione, l'articolo 6, comma 2, del decreto ministeriale n. 557 del 1999, che contempla tre modalità di realizzazione delle piste ciclabili – in sede propria, su corsia riservata ricavata dalla carreggiata e su corsia riservata ricavata dal marciapiede – ora ricondotte alle **due tipologie generali** individuate dal comma 1.

L'**articolo 268** (*Corsie ciclabili*) disciplina le **corsie ciclabili**, come definite nell'Allegato I.1 e segnalate secondo le modalità stabilite dal decreto di cui all'articolo 267, comma 3.

La disposizione prevede che le corsie ciclabili siano destinate **esclusivamente alla circolazione dei velocipedi e dei monopattini elettrici** quando abbiano una **larghezza inferiore a 1,30 metri**.

Le **caratteristiche delle corsie ciclabili** sono definite con il medesimo **decreto** ministeriale, tenendo conto delle esigenze di sicurezza e dell'ingombro dei velocipedi a due o più ruote e dei complessi costituiti da velocipede e rimorchio.

Come anticipato, la disciplina tecnica delle piste ciclabili è attualmente recata dal **decreto ministeriale n. 557 del 1999**, adottato in attuazione dell'articolo 7 della legge n. 366 del 1998 e recante il regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili. Il decreto detta le **linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili** e i relativi **standard progettuali**, disciplinando, tra l'altro,

le diverse tipologie di piste, le modalità di separazione dalla restante sede stradale e i relativi parametri dimensionali.

In particolare, l'articolo 7 del decreto fissa la larghezza minima ordinaria della corsia ciclabile in **1,50 metri**, riducibile a **1,25 metri** nel caso di due corsie contigue e, in via eccezionale e per tratti limitati, fino a **1,00 metro**; prevede inoltre l'adeguamento delle dimensioni in presenza di velocipedi a tre o più ruote e stabilisce una larghezza minima di **0,50 metri** per lo spartitraffico fisicamente invalicabile delle piste in sede propria.

Gli articoli 267 e 268 dello schema intervengono quindi direttamente su una materia oggi regolata dal d.m. n. 557 del 1999, demandando a un nuovo **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste e delle corsie ciclabili. Il decreto del 1999 non è espressamente abrogato dallo schema e continua pertanto a rilevare nella fase transitoria, ferma restando la possibilità di una sua modifica o sostituzione in attuazione della nuova disciplina.

CAPO VI – DELLA SEGNALETICA STRADALE

Articolo 269
(Della segnaletica stradale)

L'**articolo 269** riunisce in un'unica disposizione la disciplina generale della **segnaletica stradale**, oggi contenuta negli articoli 38 e 41 del codice vigente e in alcune disposizioni del regolamento di esecuzione. Il **comma 9** riformula la procedura di **approvazione e omologazione** della segnaletica, dei dispositivi, delle apparecchiature e dei mezzi tecnici per la disciplina, il controllo e la regolazione del traffico, oggi disciplinata dall'articolo 192 del regolamento.

Il **Capo VI** del **Titolo VII** si compone del solo **articolo 269** *(Segnaletica stradale)*, che disciplina in modo organico la segnaletica stradale, individuandone le categorie, il campo di applicazione, i criteri di uniformità sul territorio nazionale, le modalità di collocazione, nonché i profili relativi all'approvazione e all'omologazione dei segnali, dei dispositivi e delle apparecchiature tecniche per la disciplina, il controllo e la regolazione del traffico.

Dalla tavola di raffronto emerge il recepimento nel codice anche di disposizioni oggi contenute nel regolamento di esecuzione e di attuazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. La relazione tecnica evidenzia che la disciplina è volta, tra l'altro, ad assicurare omogeneità applicativa e coerenza del sistema segnaletico.

Il testo va letto unitamente all'**articolo 49** *(Dei comportamenti in presenza dei segnali stradali e di provvedimenti urgenti del Sindaco o del Prefetto)*, collocato nel Titolo II, che disciplina i comportamenti degli utenti in presenza della segnaletica e, al comma 10, stabilisce la prevalenza tra le diverse categorie di segnali.

In particolare, le prescrizioni dei segnali semaforici, escluso il segnale lampeggiante giallo di pericolo, prevalgono sulle prescrizioni comunicate mediante i segnali verticali e orizzontali; le prescrizioni dei segnali verticali prevalgono su quelle dei segnali orizzontali e, in ogni circostanza, prevalgono le segnalazioni degli agenti del traffico.

La disposizione va altresì coordinata con l'**articolo 14**, *(Del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)*, comma 1, lettera *f)*, che attribuisce al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il compito di definire, con proprio

decreto e nel rispetto della normativa europea e internazionale, criteri uniformi sulla collocazione della segnaletica stradale sull'intero territorio nazionale.

Il **comma 1** prevede che la segnaletica stradale comprenda:
a) i segnali verticali;
b) i segnali orizzontali;
c) i segnali luminosi;
d) i segnali e le attrezzature complementari;
e) le segnalazioni manuali.

La disposizione riproduce sostanzialmente l'articolo 38, comma 1, del codice vigente, aggiungendo le segnalazioni manuali, che nello schema trovano espressa disciplina anche nelle disposizioni relative alle funzioni degli organi di polizia stradale e degli ausiliari.

Il **comma 2** stabilisce che la segnaletica di cui al comma 1 è individuata nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 dello schema.

Il **comma 3** definisce il **campo di applicazione obbligatorio** della segnaletica stradale. Esso comprende le strade ad uso pubblico; le strade comprese nell'area dei porti, degli aeroporti, degli autoporti, delle università, degli ospedali, dei cimiteri, dei mercati, delle caserme e dei campi militari; le strade di proprietà privata aperte all'uso pubblico; nonché le altre aree demaniali aperte al pubblico transito. Nelle aree private non aperte all'uso pubblico, l'utilizzo e la posa in opera della segnaletica, ove adottata, devono conformarsi a quanto previsto dal regolamento.

La disposizione porta così nel codice una disciplina che, per una parte rilevante, è oggi contenuta nel regolamento di esecuzione e di attuazione. La tavola di raffronto la pone in relazione con l'articolo 75, commi 1 e 2, del d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 e con l'articolo 38, comma 10, del codice vigente.

Il **comma 4** prevede che la collocazione della segnaletica stradale risponda a **criteri di uniformità sul territorio nazionale**, fissati con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** nel rispetto della normativa europea e internazionale vigente.

La disposizione corrisponde, nella sostanza, alla previsione attualmente contenuta nell'articolo 38, comma 6, del codice vigente e si coordina con la competenza ministeriale prevista dall'articolo 14, comma 1, lettera *f)*, dello schema.

Il **comma 5** riconosce ai **segnali orizzontali** autonomo valore prescrittivo quando non sono utilizzati unitamente ad altri segnali e stabilisce che, negli altri casi, essi integrano le prescrizioni disposte con altri segnali.

La disposizione trasferisce nel codice una regola oggi contenuta nell'articolo 137, comma 2, del regolamento vigente, secondo cui i segnali orizzontali hanno autonomo valore prescrittivo quando non siano previsti altri specifici segnali.

Il **comma 6** demanda al **regolamento** la definizione, per ciascun gruppo, dei singoli **segnali**, dei **dispositivi** e dei **mezzi segnaletici**, nonché della loro denominazione, del significato, dei tipi e delle caratteristiche tecniche.

Sono espressamente comprese la forma, le dimensioni, i colori, i materiali, la rifrangenza, l'illuminazione, le modalità di tracciamento, apposizione e applicazione, le distanze e le altezze, le norme tecniche di impiego e i casi di obbligatorietà.

Il regolamento individua inoltre le **figure** di ogni singolo segnale e le relative **didascalie**, che costituiscono esplicazione della prescrizione impartita anche ai fini del comportamento dell'utente della strada, nonché gli **spazi** da riservare all'installazione dei complessi segnaletici di direzione in corrispondenza o in prossimità delle intersezioni stradali.

Il comma stabilisce altresì che i segnali siano comunque collocati in modo da **non costituire ostacolo o impedimento alla circolazione**.

Al riguardo, si segnala che l'**articolo 18 della legge n. 177 del 2024** ha modificato l'articolo 41, comma 5, del codice vigente, prevedendo, al fine di agevolare la mobilità delle persone con disabilità visiva, che gli attraversamenti pedonali semaforizzati possano essere dotati di **segnalazioni acustiche** e di **guide tattili a pavimento** idonee a consentire l'individuazione dei pali di sostegno delle lanterne semaforiche.

Tale previsione **non risulta espressamente riprodotta** nell'articolo 269 né nelle altre disposizioni dello schema relative alla segnaletica semaforica, mentre il comma 6 demanda al regolamento la disciplina delle caratteristiche tecniche e delle modalità di impiego dei segnali e dei dispositivi.

Il **comma 7** riproduce la disciplina contenuta nell'articolo 41, comma 19-*bis*, del codice vigente. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal codice, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile devono essere dotati di **sistemi di controllo a distanza** in grado di certificarne il momento di accensione o di spegnimento e il regolare funzionamento.

Di ogni operazione, anche automatica, di accensione, spegnimento o modifica del contenuto del messaggio deve essere conservata un'idonea registrazione, capace di certificare l'orario e il corretto svolgimento dell'operazione. L'orario di effettivo funzionamento registrato deve essere certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC).

I provvedimenti delle autorità competenti alla regolazione del traffico che impongono obblighi, divieti o limitazioni resi noti mediante segnali luminosi di prescrizione o segnali a messaggio variabile devono indicare le modalità e i tempi di funzionamento dei segnali, nonché quelli di accensione e spegnimento.

La relazione tecnica evidenzia che la disposizione non impone l'acquisto generalizzato di nuove apparecchiature e non prevede finanziamenti statali per l'adeguamento tecnologico dei sistemi segnaletici.

Il **comma 8** ammette la **collocazione temporanea di segnali stradali** per imporre prescrizioni in caso di emergenza, urgenza e necessità, comprese le attività di ispezione delle reti e degli impianti tecnologici posti al di sotto della piattaforma stradale. Gli utenti della strada sono tenuti a rispettare le prescrizioni rese note mediante tali segnali anche quando siano contrastanti con altre regole della circolazione.

La disposizione riprende la disciplina dell'articolo 38, comma 3, del codice vigente, senza tuttavia riprodurne l'inciso secondo cui la collocazione temporanea può essere effettuata «in deroga a quanto disposto dagli articoli 6 e 7».

La relazione tecnica qualifica la previsione come avente carattere operativo e regolatorio e precisa che gli eventuali oneri connessi alla segnalazione temporanea di cantieri, emergenze o attività ispettive continuano a gravare sui soggetti competenti all'intervento o responsabili delle attività, secondo la disciplina ordinaria in materia di sicurezza della circolazione e di gestione della strada.

Il **comma 9** disciplina l'**approvazione e** l'**omologazione della segnaletica** le cui caratteristiche geometriche, fotometriche e funzionali **non** siano **contenute nel regolamento**, nonché dei dispositivi, delle apparecchiature e dei mezzi tecnici per la disciplina, il controllo e la regolazione del traffico.

L'interessato deve presentare apposita istanza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, corredata dalla presentazione di almeno due prototipi, da una relazione tecnica relativa all'oggetto della richiesta, dalle certificazioni rilasciate da enti riconosciuti o laboratori autorizzati relative alle prove alle quali l'elemento sia stato già sottoposto e da ogni altro elemento idoneo a dimostrarne l'utilità e l'efficienza.

Il Ministero adotta i relativi provvedimenti previa verifica della rispondenza e dell'efficacia dell'oggetto alle prescrizioni tecniche di riferimento. In assenza di normativa tecnica nazionale o europea sui criteri di omologazione, il comma dispone che si proceda sempre all'approvazione.

In caso di omologazione o di approvazione, il Ministero autorizza il richiedente alla produzione e alla commercializzazione del prodotto. Il provvedimento è valido esclusivamente per il richiedente e non può essere trasferito a terzi, salvo che il Ministero autorizzi espressamente una deroga.

La disposizione recepisce e riformula nel codice una parte della disciplina attualmente contenuta nell'articolo 192, commi da 1 a 5, del regolamento di esecuzione e di attuazione.

Rispetto alla disciplina vigente, il comma 9 mantiene la presentazione dell'istanza al Ministero e la necessità della documentazione tecnica, ma non riproduce il riferimento puntuale alla specifica articolazione ministeriale competente per l'istruttoria previsto dall'articolo 192 del regolamento vigente, né il riferimento alla possibilità di acquisire il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

La nuova formulazione disciplina direttamente nel codice anche l'intrasferibilità del provvedimento di approvazione o omologazione, introducendo tuttavia la possibilità di una deroga espressamente autorizzata con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Assume inoltre particolare rilievo la **diversa impostazione della distinzione tra approvazione e omologazione**. L'articolo 192, commi 2 e 3, del regolamento vigente distingue i due procedimenti sulla base delle caratteristiche dell'elemento sottoposto a verifica: l'omologazione riguarda gli elementi per i quali il regolamento stabilisce caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni, mentre l'approvazione opera negli altri casi. Il comma 9 dell'articolo 269 collega invece espressamente il ricorso all'approvazione all'assenza di una normativa tecnica nazionale o europea recante criteri di omologazione, stabilendo che, in tale ipotesi, si proceda sempre all'approvazione.

L'articolo 192, comma 1, del regolamento vigente si riferisce anche ai «mezzi tecnici per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione». Tali mezzi non sono espressamente menzionati nel comma 9 dell'articolo 269, che fa riferimento ai dispositivi, alle apparecchiature e ai mezzi tecnici «per la disciplina di controllo e la regolazione del traffico».

I dispositivi destinati all'accertamento delle violazioni sono tuttavia espressamente richiamati dall'articolo 114, comma 1, lettera *b)*, dello schema, che vieta l'importazione, la fabbricazione, la produzione e la commercializzazione di dispositivi, apparecchiature e altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché di quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, quando siano soggetti ad approvazione o omologazione da parte del Ministero e risultino non conformi alle disposizioni applicabili.

L'impiego di tali strumenti nell'accertamento delle violazioni è inoltre disciplinato dagli articoli 138 e 139.

L'articolo 138, comma 3, lettera *c)*, prevede, per la determinazione della velocità dei veicoli fuori dai casi disciplinati dall'articolo 139, l'impiego di dispositivi o sistemi «omologati ai sensi del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti», oltre alle risultanze dei dispositivi di controllo di cui devono essere dotati i veicoli ai sensi dell'articolo 106.

L'articolo 139 contempla invece l'impiego di dispositivi e sistemi per l'accertamento a distanza delle violazioni e, al comma 7, stabilisce che essi possono accertare contemporaneamente due o più violazioni se risultano approvati o

omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni accertate. Il medesimo comma consente inoltre, a determinate condizioni, l'utilizzo delle immagini acquisite per l'accertamento di ulteriori violazioni mediante raffronto con banche dati esterne.

La relazione tecnica precisa che le attività istruttorie, tecniche e valutative svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dell'approvazione o dell'omologazione rientrano nelle competenze già esercitate dall'amministrazione in materia di segnaletica, dispositivi e apparecchiature per il controllo e la regolazione del traffico.

Gli oneri relativi alla predisposizione della documentazione tecnica, alle certificazioni, alle prove, ai prototipi e agli ulteriori elementi necessari per l'istruttoria gravano sui soggetti richiedenti. Le verifiche ministeriali continuano ad essere svolte dagli uffici competenti mediante le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e, ove le operazioni siano rese nell'interesse dei richiedenti, secondo gli eventuali regimi tariffari o di rimborso applicabili.

Più in generale, la relazione tecnica precisa che gli eventuali costi di produzione, installazione, adeguamento, omologazione o approvazione di segnali, dispositivi e apparecchiature restano a carico degli enti competenti nell'ambito della programmazione ordinaria ovvero dei soggetti richiedenti quando l'attività sia resa nel loro interesse.

Le disposizioni dell'articolo 269 appaiono riconducibili, in primo luogo, ai **principi e criteri direttivi di delega** relativi al riordino e alla riorganizzazione della disciplina del codice di cui all'**articolo 35, comma 3, lettera *a)*, della legge 25 novembre 2024, n. 177** e, con particolare riferimento alla disciplina procedurale recata dal comma 9, al criterio di **semplificazione delle procedure** di cui al **comma 2, lettera *b)***, del medesimo articolo 35.

Viene inoltre 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»**.

Si ricorda inoltre che l'**articolo 35, comma 4, lettera *c)*, della legge n. 177 del 2024** include l'**aggiornamento della segnaletica stradale, in conformità alle norme internazionali**, tra le materie da disciplinare mediante i **regolamenti di delegificazione** adottati ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400.

Il **comma 2 dell'articolo 269** rinvia, invece, per l'individuazione della segnaletica stradale, al regolamento previsto dall'**articolo 289 dello schema**. Quest'ultimo dispone che le norme necessarie per coordinare il regolamento di esecuzione e di attuazione di cui al d.P.R. n. 495 del 1992 con il nuovo codice siano adottate, anche mediante integrale sostituzione del regolamento vigente, secondo la procedura di cui all'**articolo 17, comma 1, della legge n. 400 del 1988** (v. *infra*).

• ***La distinzione tra approvazione e omologazione nella giurisprudenza di legittimità***

La distinzione tra **approvazione** e **omologazione** dei dispositivi utilizzati per il controllo della circolazione ha assunto particolare rilievo nella giurisprudenza di legittimità con riferimento agli strumenti di rilevazione della velocità.

Con l'**ordinanza 18 aprile 2024, n. 10505**, la seconda sezione civile della Corte di cassazione ha affermato che, ai fini dell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità, la preventiva **approvazione** dell'apparecchio autovelox non può essere considerata giuridicamente equivalente alla sua **omologazione**.

La pronuncia muove dall'articolo 142, comma 6, del codice della strada, secondo il quale, per la verifica dell'osservanza dei limiti di velocità, costituiscono fonti di prova le risultanze delle apparecchiature «debitamente omologate».

Richiamando anche l'articolo 192 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada, la Cassazione ha escluso l'equipollenza tra i due procedimenti, rilevando che **approvazione e omologazione presentano caratteristiche, natura e finalità diverse**. Ne consegue, secondo la Corte, l'illegittimità dell'accertamento del superamento del limite di velocità effettuato mediante un apparecchio autovelox soltanto approvato e non debitamente omologato.

Il principio deve essere letto con riferimento allo **specifico quadro normativo dell'accertamento della velocità**: la decisione non afferma, in termini generali, che ogni dispositivo destinato al controllo della circolazione debba necessariamente essere omologato, ma esclude che, quando la legge richiede espressamente l'omologazione, questa possa essere sostituita dalla mera approvazione.

La distinzione assume rilievo anche alla luce dell'**articolo 269, comma 9**, dello schema di nuovo codice. La disposizione disciplina espressamente entrambi i procedimenti e stabilisce che, **in assenza di una normativa tecnica nazionale o europea recante i criteri di omologazione, si procede sempre all'approvazione**. Per i dispositivi destinati all'accertamento delle violazioni occorre, tuttavia, coordinare tale disciplina generale con le specifiche disposizioni dello schema che ne regolano l'impiego, in particolare gli articoli 114, 138 e 139.

La giurisprudenza richiamata evidenzia quindi la rilevanza della **qualificazione normativa del procedimento richiesto per ciascuna tipologia di dispositivo**: l'approvazione non può essere considerata automaticamente sostitutiva dell'omologazione quando una disposizione richieda specificamente quest'ultima.

CAPO VII – DELLE COMPETIZIONI SPORTIVE SULLA STRADA

Articoli 270-272
(Delle competizioni sportive sulla strada)

Gli **articoli da 270 a 272** (**Capo VII** del **Titolo VII**) disciplinano lo svolgimento delle **competizioni sportive sulla strada**.
In particolare, l'articolo 270 conferma il regime **autorizzatorio** per le competizioni con veicoli a motore, con animali o con veicoli a trazione animale e prevede, per le competizioni **atletiche e ciclistiche**, una **comunicazione digitale** all'ente competente, stabilendo che, decorso il termine previsto per la comunicazione dei motivi tecnici ostativi, la verifica si intende conclusa con esito favorevole; disciplina inoltre la chiusura e la sospensione della circolazione, le **scorte** e l'obbligo **assicurativo**. L'articolo 271 introduce una disciplina degli **allenamenti organizzati** con biciclette e podistici, prevedendo specifiche funzioni per il personale abilitato alla scorta tecnica, ove presente; l'articolo 272 reca le disposizioni specifiche per le **competizioni motoristiche**.

Il **Capo VII** del **Titolo VII** (**articoli da 270 a 272**) si inserisce nel riordino della disciplina oggi contenuta nell'articolo 9 del codice della strada, coordinando le disposizioni relative allo svolgimento delle manifestazioni con le regole di comportamento e con il relativo apparato sanzionatorio.

Le **regole di comportamento** sono dettate dall'**articolo 67** *(Competizioni sportive su strada)*, collocato nel Titolo II, Capo IV. La disposizione distingue tra le competizioni atletiche o ciclistiche, per le quali è richiesta la preventiva comunicazione del programma, delle modalità di svolgimento e del numero dei partecipanti, e le competizioni con veicoli a motore, con animali o con veicoli a trazione animale, subordinate al previo rilascio dell'autorizzazione. Lo stesso articolo individua inoltre gli obblighi degli organizzatori e dei partecipanti e impone agli altri utenti della strada il rispetto delle prescrizioni adottate in occasione del transito dei concorrenti.

Le relative sanzioni sono stabilite dalla **Tabella 1** richiamata dall'articolo 121 con riferimento all'articolo 67. In particolare, è prevista la sanzione amministrativa pecuniaria **da 170 a 680 euro** per l'organizzazione, la promozione, la direzione o l'agevolazione di competizioni atletiche o ciclistiche in assenza della prescritta comunicazione; **da 750 a 3.000 euro**, con la sospensione dell'attività, per le competizioni con veicoli a motore, con animali o con veicoli a trazione animale svolte senza autorizzazione; ulteriori sanzioni, **da 80 a 3.000 euro**, sono previste

per l'inosservanza delle prescrizioni poste a carico degli organizzatori, dei partecipanti e degli altri utenti della strada.

Le disposizioni degli articoli da 270 a 272 appaiono riconducibili ai **criteri di delega** di cui all'**articolo 35** della legge 25 novembre 2024, n. 177, in particolare:

- al **comma 2, lettera a)**, relativo al miglioramento dell'azione amministrativa anche attraverso la **digitalizzazione e automazione delle procedure**;
- al **comma 2, lettera *b)***, che prevede la **semplificazione delle procedure**, ferma restando la tutela della sicurezza stradale;
- al **comma 2, lettera *c)***, relativo al **riassetto delle competenze** tra gli enti istituzionali, nel rispetto delle attribuzioni di regioni ed enti locali;
- al **comma 3, lettera *a)***, che prevede la **riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e coerenza** e il loro coordinamento con le norme sulle competenze regionali e locali;
- con specifico riferimento all'articolo 271, al **comma 3, lettera *n)***, relativo al riordino dei compiti di polizia stradale e al **potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale**.

In tale quadro si collocano, in particolare, la comunicazione digitale prevista per le competizioni atletiche e ciclistiche, il riassetto delle competenze amministrative e la disciplina delle attività affidate al personale abilitato alla scorta tecnica.

L'**articolo 270** *(Competizioni sportive su strada)* consente, al **comma 1**, lo svolgimento sulle strade e aree pubbliche di **competizioni sportive con veicoli o animali** e di **competizioni atletiche**, nel rispetto dei limiti e delle condizioni previsti dalla legge.

Il **comma 2**, fermo restando quanto previsto dall'articolo 272, subordina le competizioni sportive con **veicoli a motore, con animali o con veicoli a trazione animale** al rilascio di un'**autorizzazione** ai sensi dell'articolo 17, comma 1, lettera *e)*, per le competizioni che coinvolgono il territorio di più comuni, ovvero dell'articolo 18, comma 1, lettera *m)*, per quelle che coinvolgono il territorio di un singolo comune.

I promotori devono presentare apposita istanza almeno **quindici giorni** prima della manifestazione per le autorizzazioni di competenza del Sindaco e almeno **trenta giorni** prima per le altre autorizzazioni. Per le competizioni con veicoli a motore, l'autorizzazione è rilasciata previo **nulla osta degli enti proprietari delle strade** interessate dalla manifestazione.

Per le competizioni che interessano il territorio di più regioni, la disciplina va coordinata con l'articolo 17, comma 1, lettera *e)*, in base al quale 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 previsto dalla medesima disposizione.

Il **comma 3** prevede che, per le competizioni sportive **atletiche o ciclistiche**, i promotori presentino alla regione, per le competizioni che coinvolgono il territorio di più comuni, ovvero al comune, per quelle che coinvolgono il territorio di un singolo comune, un'apposita **comunicazione in modalità digitale**, secondo le indicazioni definite dall'ente competente.

La comunicazione deve essere trasmessa nel rispetto delle medesime scadenze previste dal comma 2. L'ente competente comunica ai promotori l'eventuale sussistenza di **motivi di carattere tecnico ostativi** allo svolgimento della competizione e le misure necessarie a disciplinare il transito in sicurezza dei concorrenti, in coerenza con quanto previsto dal comma 4. I motivi ostativi di carattere tecnico possono essere comunicati entro il termine di **sette giorni antecedenti** la data prevista per la manifestazione; decorso tale termine, 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.

Il contenuto della comunicazione è integrato dall'articolo 67, comma 1, dello schema, che, con riferimento alle competizioni atletiche e alle competizioni sportive con biciclette, richiede la preventiva comunicazione del **programma, delle modalità di svolgimento e del numero dei partecipanti**.

Ai sensi del **comma 4**, nelle ipotesi di cui ai commi 2 e 3, il **Prefetto**, ai sensi dell'articolo 20, comma 2, per le competizioni che coinvolgono il territorio di più comuni, ovvero il **Sindaco**, ai sensi dell'articolo 18, comma 1, lettera *n)*, per quelle che coinvolgono il territorio di un singolo comune, dispone:

a) la **chiusura della strada** per particolari esigenze connesse all'andamento plano-altimetrico del percorso, al numero dei partecipanti e alla velocità dei concorrenti;
b) la **sospensione temporanea della circolazione** in occasione del transito dei partecipanti, nei casi diversi da quelli di cui alla lettera *a)*.

Il **comma 5**, di nuova introduzione, stabilisce che, nell'ambito temporale ed entro il perimetro di efficacia dei provvedimenti di cui al comma 4, ai concorrenti e ai veicoli di supporto utilizzati per lo svolgimento della competizione si applicano **esclusivamente le regole sportive della disciplina di riferimento**.

Il **comma 6** prevede che, quando necessario per la sicurezza della circolazione, i provvedimenti di cui al comma 4 possano disporre la **scorta da parte degli organi di polizia stradale** ovvero, in loro vece o in loro ausilio, del **personale abilitato ad effettuare la scorta tecnica**.

Quando è prescritta la scorta di polizia, l'organo adito può autorizzare gli organizzatori ad avvalersi, in sua vece o in suo ausilio, della scorta tecnica effettuata da personale abilitato, fissandone le modalità e le prescrizioni.

Per le competizioni ciclistiche o podistiche che si svolgono esclusivamente nel territorio di un singolo comune o di comuni limitrofi, previo accordo tra i medesimi, la scorta può essere effettuata dalla **polizia municipale**, coadiuvata, se necessario, dalla scorta tecnica effettuata da personale abilitato.

I veicoli impiegati nei servizi di scorta tecnica alle competizioni ciclistiche su strada devono essere equipaggiati con gli appositi dispositivi supplementari di segnalazione visiva e acustica previsti dalla relativa disciplina.

Si segnala che il **comma 6**, per la definizione delle modalità di svolgimento della scorta tecnica, rinvia al disciplinare tecnico «approvato con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'interno, di cui all'articolo 28, comma 7, lettera *b)*». Il rinvio non appare corretto. L'articolo 28, comma 7, lettera *b)*, demanda infatti a un provvedimento del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la definizione dei requisiti e delle modalità di rilascio e rinnovo dell'autorizzazione per le imprese abilitate a svolgere scorte tecniche a trasporti e veicoli eccezionali. Il disciplinare tecnico relativo alle modalità di svolgimento delle attività ausiliarie è invece previsto dall'**articolo 28, comma 8, lettera *b)***, ed è approvato con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, «d'intesa» con il Ministero dell'interno. .

Il **comma 7** subordina lo svolgimento delle competizioni sportive su strada di cui al comma 1 alla stipula, da parte degli organizzatori, di un contratto di **assicurazione per la responsabilità civile** di cui all'articolo 124 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209. L'assicurazione copre altresì, entro i limiti di garanzia previsti dalla legislazione vigente, la responsabilità dell'organizzatore e degli altri obbligati per i danni comunque causati alle strade e alle relative attrezzature.

Il principale riferimento della disciplina vigente è costituito dall'articolo 9, commi 1, 2, 6, 6-*bis*, 6-*ter*, 6-*quater* e 7-*bis*, del codice della strada.

Rispetto alla disciplina vigente, lo schema introduce, per le competizioni atletiche e ciclistiche, il passaggio dal **modulo autorizzatorio a quello comunicativo**. La relazione tecnica qualifica espressamente la modifica come avente natura «procedimentale e semplificatoria», precisando che essa non amplia le competenze delle amministrazioni interessate, ma ne razionalizza l'esercizio, sostituendo per tali competizioni il modulo autorizzatorio con quello comunicativo.

Le attività di ricezione delle comunicazioni, valutazione delle esigenze di sicurezza, eventuale imposizione di prescrizioni e controllo continuano a rientrare nelle attribuzioni delle autorità competenti.

Il termine previsto dal comma 3, decorso il quale la verifica si intende conclusa con esito favorevole, introduce inoltre un meccanismo volto a definire temporalmente la verifica dei motivi tecnici ostativi, ferma restando la possibilità di adottare successivamente i provvedimenti resi necessari da sopravvenute e comprovate esigenze di sicurezza o di pubblica incolumità.

Rispetto all'articolo 9 vigente, lo schema non riproduce, nell'articolo 270, per le competizioni con veicoli a motore, la ripartizione della competenza al rilascio dell'autorizzazione in funzione della **classificazione delle strade**, né la previsione secondo cui l'autorizzazione è rilasciata **sentite le federazioni sportive nazionali competenti** e dandone tempestiva informazione all'**autorità di pubblica sicurezza**. Non è inoltre riprodotta la previsione relativa alla possibilità di indire una conferenza di servizi ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241, qualora sia necessario acquisire le autorizzazioni di più enti.

Quanto al coinvolgimento degli organismi sportivi, occorre tuttavia considerare l'articolo 272, il quale prevede che, per le autorizzazioni relative alle competizioni motoristiche, i promotori richiedano il preventivo nulla osta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, allegando il **parere del CONI**, salvo le eccezioni espressamente previste dalla stessa disposizione.

La possibilità di disporre la scorta, prevista dall'articolo 9, comma 6-*bis*, del codice vigente con specifico riferimento alle **competizioni ciclistiche su strada**, è invece formulata dal comma 6 dell'articolo 270 con riferimento, in generale, ai provvedimenti adottati in occasione delle competizioni disciplinate dai commi 2 e 3.

L'**articolo 271** *(Allenamenti organizzati con biciclette e podistici)*, di nuova introduzione, disciplina gli **allenamenti organizzati con biciclette** e gli **allenamenti podistici** gestiti da **società sportive riconosciute dal CONI**, che impegnano più atleti tesserati e si svolgono su **strade periferiche o a bassa intensità di traffico**.

Il **comma 1** prevede che, nel corso di tali allenamenti, il **personale abilitato ad effettuare la scorta tecnica**, laddove presente, possa agevolare il transito svolgendo attività di **segnalazione** e, ove necessario, di **regolazione del traffico**, al solo scopo di tutelare l'incolumità dei partecipanti e la sicurezza della circolazione.

Si segnala che il comma 1 dell'articolo 271 dispone che le attività di segnalazione e regolazione del traffico siano svolte nel rispetto del «disciplinare tecnico di cui all'articolo 28, comma 1, lettera *b)*». Il rinvio non appare corretto, poiché l'articolo 28, comma 1, lettera *b)*, individua le attività di scorta tecnica e di regolazione del traffico che possono essere affidate al personale abilitato, ma non prevede l'adozione di un disciplinare tecnico. Quest'ultimo è invece contemplato dall'**articolo 28, comma 8**, che demanda

a un disciplinare tecnico, approvato con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'interno, la disciplina delle modalità di svolgimento delle attività ausiliarie.

Ai sensi del **comma 2**, il personale abilitato alla scorta tecnica regola e sovrintende alla marcia dei partecipanti, favorendo le manovre di **sorpasso** degli altri utenti della strada e, ove necessario, imponendo il **temporaneo arresto dei partecipanti**, al fine di agevolare il deflusso dei veicoli in coda.

La **relazione tecnica** qualifica l'articolo come disposizione di nuova introduzione e precisa che con essa si intende introdurre una **disciplina specifica per gli allenamenti organizzati**, attribuendo al personale di scorta tecnica poteri di segnalazione e di regolazione del traffico. La relazione evidenzia inoltre che l'attività della scorta tecnica ha carattere eventuale e si svolge nell'ambito dell'organizzazione dell'allenamento da parte delle società sportive interessate, senza istituire nuovi servizi pubblici di scorta né imporre alle amministrazioni l'impiego di personale aggiuntivo.

La disposizione si coordina con l'articolo 28, comma 1, lettera *b)*, dello schema, che consente di autorizzare il personale abilitato a svolgere **scorte tecniche o servizi di regolazione del traffico nell'ambito di competizioni ciclistiche o podistiche su strada ovvero nel corso di allenamenti sulla strada organizzati da società sportive che svolgono attività agonistica**.

Si segnala, infine, che lo schema non reca una definizione delle nozioni di «strade periferiche» e di strade «a bassa intensità di traffico», dalle quali dipende l'ambito di applicazione della disposizione.

L'**articolo 272** *(Specifiche disposizioni in materia di competizioni motoristiche)*, reca una disciplina specifica per le **competizioni motoristiche**, coordinata con la disciplina generale delle competizioni sportive su strada contenuta nell'articolo 270.

Il **comma 1** prevede che, per le autorizzazioni relative alle competizioni motoristiche, i promotori richiedano il preventivo **nulla osta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, allegando il **parere del CONI**.

Al fine di consentire la definizione del **programma annuale** delle competizioni delle quali è riconosciuto il carattere sportivo e che non determinano gravi limitazioni al servizio di trasporto pubblico e al traffico ordinario, le richieste di nulla osta devono essere presentate **entro il 31 dicembre dell'anno precedente**.

Il preventivo parere del CONI non è richiesto per le **manifestazioni di regolarità** alle quali partecipano veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico, qualora la velocità media imposta per la parte specifica del

percorso soggetta a controllo cronometrico non sia superiore a **50 km/h** e la manifestazione sia organizzata in conformità alle norme tecniche della federazione competente.

Ai sensi del **comma 2**, per le competizioni comprese nel programma annuale i promotori trasmettono l'istanza di autorizzazione prevista dall'articolo 270, comma 2, almeno **trenta giorni prima** della data fissata per la competizione.

L'autorizzazione è subordinata al rispetto delle norme **tecnico-sportive e di sicurezza vigenti** e all'esito favorevole del **collaudo del percorso di gara e delle relative attrezzature**, effettuato da un tecnico dell'ente proprietario della strada, assistito dai rappresentanti dei Ministeri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti, unitamente ai rappresentanti degli organi sportivi competenti e dei promotori.

Il collaudo sostituisce il **nulla osta degli enti proprietari delle strade** previsto dall'articolo 270, comma 2, terzo periodo.

Il collaudo può essere omesso esclusivamente quando l'autorizzazione riguarda **gare di regolarità e non di velocità** per le quali non sia ammessa una velocità media superiore a **50 km/h** sulle tratte che interessano strade aperte al traffico e a **80 km/h** sulle tratte che interessano strade chiuse al traffico.

Il **comma 3** disciplina l'inserimento nel programma annuale di una nuova manifestazione per motivate necessità. In tale ipotesi, prima della presentazione dell'istanza di autorizzazione ai sensi dell'articolo 270, comma 2, e comunque almeno **sessanta giorni prima della competizione**, i promotori devono trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la richiesta del nulla osta di cui al comma 1.

Il **comma 4** consente all'ente competente di autorizzare la **variazione della data di svolgimento** della manifestazione indicata nel programma, quando ciò sia richiesto dagli organi sportivi competenti per motivate necessità, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 5** stabilisce che, al termine di ogni competizione, il **Prefetto** comunichi tempestivamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della predisposizione del programma dell'anno successivo, le risultanze della competizione, precisando le eventuali **inottemperanze all'autorizzazione, gli inconvenienti o i sinistri** verificatisi.

Il principale riferimento nella disciplina vigente è costituito dall'articolo 9 del codice, in particolare dai commi 3, 4, 5 e 7.

La **relazione tecnica** evidenzia che l'articolo 272, in linea con il vigente articolo 9 del codice della strada, reca una disciplina specifica per le competizioni motoristiche. In particolare, richiama il preventivo nulla osta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il parere del CONI e la formazione del programma annuale delle competizioni di carattere sportivo che non determinano gravi limitazioni al servizio di trasporto pubblico e al traffico ordinario.

La relazione tecnica evidenzia altresì che le attività connesse all'istruttoria del nulla osta ministeriale, alla formazione del programma annuale, al procedimento autorizzatorio, al collaudo del percorso e alle comunicazioni successive alla competizione rientrano nelle competenze già esercitate dalle amministrazioni interessate. Gli oneri relativi alla documentazione, all'organizzazione della manifestazione, all'adeguamento del percorso, alle attrezzature, alle misure di sicurezza, alla segnaletica temporanea, alle scorte e agli ulteriori adempimenti prescritti dall'autorizzazione restano a carico dei promotori.

La disposizione va inoltre coordinata con l'**articolo 236** dello schema. Il comma 1 di tale articolo stabilisce che i veicoli che partecipano alle competizioni motoristiche sportive autorizzate di cui all'articolo 272, nonché alle relative prove, **se a bordo è presente apposita certificazione rilasciata dalle competenti federazioni sportive, non sono soggetti alle disposizioni dell'articolo 235**.

Un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti individua le limitazioni e le modalità di circolazione di tali veicoli all'interno dell'area autorizzata per la competizione, dell'area destinata alle verifiche tecniche e lungo il tragitto di collegamento tra le due aree, nonché i contenuti della certificazione federale.

Il **comma 2 dell'articolo 236** precisa che tale disciplina **non si applica alle manifestazioni di regolarità** di cui all'articolo 272, comma 1, terzo periodo.

CAPO VIII – DELLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI E DEI TRASPORTI IN CONDIZIONI DI ECCEZIONALITÀ

Articoli 273-276
(Della circolazione dei veicoli e dei trasporti in condizioni di eccezionalità)

Gli **articoli da 273 a 276** (**Capo VIII** del **Titolo VII**) disciplinano la **circolazione dei veicoli eccezionali, dei mezzi d'opera e dei trasporti in condizioni di eccezionalità**.
In particolare, l'articolo 273 individua le fattispecie di **trasporto in condizioni di eccezionalità** e i relativi limiti dimensionali e di massa, prevedendo, per specifici trasporti effettuati con complessi a otto assi, un limite massimo di **108 tonnellate**; l'articolo 274 disciplina il rilascio dell'**autorizzazione** alla circolazione e, per i percorsi ripetitivi, prevede un **indennizzo forfettario** i cui proventi sono destinati a interventi di manutenzione straordinaria, adeguamento e consolidamento statico delle opere d'arte stradali; l'articolo 275 individua i casi di **circolazione senza autorizzazione**, subordinandoli al rispetto di specifici requisiti e alla verifica preventiva del percorso; l'articolo 276 disciplina l'**indennizzo d'usura** dovuto in relazione alla maggiore usura delle infrastrutture.

Il **Capo VIII** (**articoli da 273 a 276**) del Titolo VII disciplina la **circolazione dei veicoli eccezionali, dei mezzi d'opera e dei trasporti in condizioni di eccezionalità**, materia regolata nel codice vigente principalmente dall'articolo 10 e, con specifico riferimento ai **mezzi d'opera**, dall'articolo 34.

Il Capo individua le fattispecie di trasporto in condizioni di eccezionalità, disciplina il rilascio delle relative **autorizzazioni**, individua i casi nei quali veicoli e mezzi d'opera possono circolare **senza autorizzazione** e regola l'**indennizzo d'usura** dovuto in relazione alla maggiore incidenza dei transiti sulle infrastrutture stradali.

La disciplina si coordina con le disposizioni del Titolo VI relative alle caratteristiche dei veicoli e, in particolare, con l'**articolo 217** dello schema, nonché con le regole di comportamento e con il relativo apparato sanzionatorio. L'**articolo 109** prevede, tra l'altro, il divieto di circolare senza la prescritta autorizzazione e l'obbligo di rispettarne le principali condizioni e prescrizioni; la **Tabella 1** richiamata dall'articolo 121 stabilisce, per tali violazioni, la sanzione

amministrativa pecuniaria **da 750 a 3.000 euro**, cui si accompagnano il **divieto di guida** e il **divieto di marcia per trenta giorni**.

Ulteriori disposizioni di carattere tecnico sono recate dall'**articolo 14, comma 1, lettera *t)***, che demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'adozione di linee guida per la valutazione della compatibilità dei trasporti in condizioni di eccezionalità con la conservazione delle sovrastrutture stradali, la stabilità dei manufatti e la sicurezza della circolazione, nonché per il rilascio delle autorizzazioni relative ai trasporti fino a **108 tonnellate** effettuati con complessi di veicoli a otto o più assi.

La **relazione tecnica** evidenzia, inoltre, che la disciplina è improntata a un criterio di **imputazione degli oneri agli operatori interessati**: gli accertamenti tecnici, le verifiche degli itinerari, l'organizzazione del traffico, le scorte, le eventuali opere di rafforzamento e gli indennizzi connessi alla maggiore usura delle infrastrutture restano a carico dei soggetti che richiedono o effettuano il trasporto, mentre le amministrazioni competenti provvedono alle attività istruttorie, autorizzatorie e di controllo nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Le disposizioni del Capo VIII appaiono riconducibili ai criteri di delega di cui all'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177, in particolare al **comma 2, lettere *a), b)* e *c)***, relativi, rispettivamente, al miglioramento dell'azione amministrativa anche mediante la digitalizzazione, alla semplificazione delle procedure e al riassetto della ripartizione delle competenze, nonché al **comma 3, lettera *a)***, concernente la riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine, coerenza e coordinamento sistematico.

Assume inoltre specifico rilievo il **comma 4** del medesimo articolo 35, che prevede l'adozione di regolamenti di delegificazione anche con riferimento alla disciplina del **trasporto eccezionale** e dei **limiti di massa e sagoma dei veicoli**.

L'**articolo 273** *(Trasporti in condizioni di eccezionalità)* individua, al **comma 1**, salvo quanto previsto per i veicoli agricoli e forestali, per le macchine operatrici e per le macchine mobili non stradali, le fattispecie considerate **trasporti in condizioni di eccezionalità**.

In particolare, sono ricompresi:

- il trasporto di una o più **cose indivisibili**, secondo quanto previsto dall'Allegato I.1, Parte V, che, per le loro dimensioni, determinano il superamento dei limiti di sagoma stabiliti per la categoria del veicolo, purché siano rispettati i relativi limiti di massa; unitamente alle cose indivisibili possono essere trasportate anche altre cose che non eccedano i limiti dimensionali ordinari, nel rispetto dei limiti di massa (*lettera a)*);
- il trasporto, effettuato con veicoli eccezionali e con superamento congiunto dei limiti di dimensione e di massa, di **blocchi di pietra**

naturale, elementi prefabbricati compositi, apparecchiature industriali complesse per l'edilizia e prodotti siderurgici, coils e laminati grezzi. Il carico può essere integrato con gli stessi generi merceologici autorizzati, comunque in numero non superiore a **sei unità**; nei casi previsti dalla disposizione può inoltre essere completato con generi della stessa natura merceologica, fermo restando che per gli elementi prefabbricati compositi e le apparecchiature industriali complesse per l'edilizia si applica sempre il limite delle sei unità.

La massa complessiva non può superare **38 tonnellate** per gli autoveicoli isolati a tre assi, **48 tonnellate** per quelli a quattro assi, **86 tonnellate** per i complessi di veicoli a sei assi e **108 tonnellate** per i complessi a otto assi. Entro tali limiti, il trasporto può essere effettuato anche con veicoli aventi un numero di assi superiore. Per i trasporti fino a **108 tonnellate** effettuati mediante complessi di veicoli a otto o più assi si applicano le specifiche tecniche e le modalità di rilascio dell'autorizzazione stabilite dal decreto di cui all'articolo 14, comma 1, lettera *t)*. I predetti limiti di massa possono essere superati nel caso di trasporto di un **unico pezzo indivisibile** (*lettera b)*);

- i veicoli il cui carico indivisibile sporge posteriormente oltre la sagoma del veicolo di più di **tre decimi della lunghezza del veicolo**, quelli che, pur con una sporgenza posteriore inferiore a tale limite, superano la sagoma limite in lunghezza e quelli con carico indivisibile sporgente anteriormente (*lettere c), d) ed e)*);
- i veicoli destinati al **trasporto di veicoli**, quelli che trasportano **contenitori o casse mobili** o sono impiegati in operazioni di **trasporto intermodale**, i **mezzi d'opera** che eccedono i limiti di massa, i veicoli con carrozzeria ad altezza variabile destinati al trasporto di **animali vivi**, quelli che trasportano **balle o rotoli di paglia e fieno** e i veicoli adibiti al trasporto di **veicoli agricoli e forestali, macchine operatrici e macchine mobili non stradali** (*lettere da f) a m)*).

Ai sensi del **comma 2**, **non costituiscono trasporto eccezionale** e non sono soggetti alla relativa autorizzazione:

- - il **traino di veicoli in avaria** che non eccedano i limiti dimensionali e di massa ordinari, quando sia effettuato con veicoli idonei e limitatamente all'itinerario necessario a raggiungere la più vicina officina (*lettera a)*);
- - l'autoarticolato il cui semirimorchio sia allestito con **gruppo frigorifero autorizzato**, sporgente anteriormente a sbalzo, purché il complesso non ecceda le dimensioni ordinarie (*lettera b)*).

La **relazione tecnica** evidenzia che la disposizione è in linea con l'articolo 10, commi 2 e 3, del codice vigente e individua le fattispecie riconducibili ai trasporti

in condizioni di eccezionalità, con riferimento sia alle cose indivisibili sia a specifiche categorie di merci, veicoli e configurazioni di carico. La relazione qualifica la norma come avente natura **definitoria, classificatoria e tecnico-regolatoria**, precisando che essa non istituisce un autonomo procedimento amministrativo, ma individua i casi ai quali si applicano le successive disposizioni autorizzatorie, tecniche e finanziarie.

L'**articolo 274** *(Autorizzazione per la circolazione dei veicoli eccezionali, dei mezzi d'opera e dei trasporti in condizioni di eccezionalità)* stabilisce, al **comma 1**, che l'autorizzazione alla circolazione dei **veicoli eccezionali** può essere rilasciata esclusivamente alle imprese che esercitano ai sensi di legge l'attività di trasporto eccezionale ovvero alle imprese che impiegano tali veicoli **in uso proprio**, per necessità connesse all'attività aziendale. L'autorizzazione è rilasciata dall'**ente proprietario o concessionario** per le autostrade, le strade statali e militari e dalle **regioni** per le altre strade, secondo le procedure stabilite dal regolamento di cui al comma 11.

Ai sensi del **comma 2**, l'autorizzazione può essere rilasciata soltanto quando il transito sia compatibile con la conservazione delle sovrastrutture stradali, la stabilità dei manufatti e la sicurezza della circolazione. Essa non può essere rilasciata per i motoveicoli, è vincolata al rispetto dei limiti di massa e delle prescrizioni di esercizio risultanti dai documenti di circolazione e può riguardare un **singolo transito, più transiti o determinati periodi di tempo**, entro i limiti massimi di massa tecnicamente ammissibili.

Il **comma 3** prevede, per i veicoli di cui all'articolo 273, comma 1, lettera *b)*, che utilizzano **percorsi ripetitivi con analoghe sagome**, il pagamento di un **indennizzo forfettario per la maggiore usura delle infrastrutture**, commisurato a 1,5, 2 o 3 volte gli importi dovuti, rispettivamente, per i veicoli isolati a tre assi, a quattro assi o per i complessi di veicoli a sei o più assi. L'indennizzo è corrisposto in un'unica soluzione contestualmente al rilascio o al rinnovo dell'autorizzazione e per la medesima durata del titolo.

La percorrenza delle autostrade e delle strade extraurbane principali resta subordinata al pagamento dei pedaggi e delle tariffe previste dai concessionari. I proventi degli indennizzi sono **versati direttamente agli enti proprietari o gestori della rete stradale interessata dall'itinerario** e destinati a interventi di **manutenzione straordinaria**, nonché di **adeguamento e consolidamento statico delle opere d'arte stradali**, ai sensi dell'articolo 276.

Il **comma 4** stabilisce che, fuori dei casi di esenzione previsti dall'articolo 275, comma 2, l'autorizzazione è richiesta anche per la circolazione dei **mezzi d'opera**.

Il **comma 5** prevede che i trasporti in condizioni di eccezionalità che eccedono i limiti di massa stabiliti per categoria di veicolo possano essere autorizzati soltanto mediante l'impiego di **veicoli eccezionali**. Fuori dei casi previsti dall'articolo 273, comma 1, non possono essere autorizzati trasporti eccedenti i limiti di massa quando il carico sia costituito da cose o oggetti divisibili.

Il **comma 6** consente di imporre, nel provvedimento di autorizzazione, particolari prescrizioni, percorsi e orari prestabiliti e, nei casi individuati dal regolamento, un servizio di **scorta tecnica**, svolto da personale abilitato ai sensi dell'articolo 28. Quando il transito richiede la chiusura totale della strada e l'individuazione di itinerari alternativi, il personale della scorta tecnica deve richiedere l'intervento degli organi di polizia stradale competenti per territorio. Questi ultimi, quando le circostanze lo consentono, possono autorizzare il personale della scorta tecnica a supportare lo svolgimento delle operazioni di polizia o a disporne direttamente l'esecuzione.

Il **comma 7** subordina il rilascio e la validità dell'autorizzazione al rispetto delle prescrizioni previste dai commi 2 e 3, alla **preventiva verifica della percorribilità del tragitto** e delle condizioni di cui all'articolo 275, comma 3, al pagamento delle spese relative agli eventuali accertamenti tecnici preventivi, all'organizzazione del traffico eventualmente necessaria e alla realizzazione delle opere di rafforzamento richieste.

Il **comma 8** precisa che ai limiti dimensionali stabiliti dall'autorizzazione non concorrono le eventuali eccedenze derivanti dagli **organi di fissaggio e ancoraggio del carico**.

Il **comma 9** consente all'ente che ha rilasciato l'autorizzazione di **sospenderla o revocarla** in qualsiasi momento per sopravvenuti motivi di pubblico interesse, inderogabili esigenze della circolazione, accertato degrado della sede stradale o dei manufatti, ovvero a seguito dell'applicazione di sanzioni previste dal codice.

Il **comma 10** stabilisce che le disposizioni dell'articolo non si applicano ai **veicoli agricoli e forestali, alle macchine operatrici e alle macchine mobili non stradali**. Il **comma 11** demanda al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 la disciplina delle modalità di attuazione dell'articolo.

La **relazione tecnica** evidenzia che la disposizione è in linea con l'articolo 10 del codice vigente e disciplina il rilascio delle autorizzazioni alla circolazione dei

mezzi d'opera che eccedono i limiti di massa, dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità. La relazione sottolinea inoltre che gli accertamenti tecnici preventivi, le verifiche degli itinerari, le scorte tecniche, la segnaletica temporanea, le deviazioni, le misure di sicurezza, le opere di rafforzamento e il ripristino della sede stradale restano a carico degli operatori interessati.

Rispetto alla disciplina vigente, assume particolare rilievo la previsione del comma 3 secondo cui i proventi dell'indennizzo forfettario sono **versati direttamente agli enti proprietari o gestori della rete interessata** e destinati specificamente a interventi di manutenzione straordinaria, adeguamento e consolidamento statico delle opere d'arte stradali, rafforzando il collegamento tra la maggiore usura determinata dai trasporti eccezionali e il finanziamento degli interventi sulla relativa infrastruttura.

L'**articolo 275** *(Veicoli eccezionali, mezzi d'opera e trasporti in condizione di eccezionalità non soggetti ad autorizzazione)* individua, al **comma 1**, alcune fattispecie nelle quali i veicoli eccezionali e i trasporti in condizioni di eccezionalità possono circolare **senza autorizzazione**.

In particolare, sono esentati:

- i veicoli destinati al **trasporto di veicoli** di cui all'articolo 273, comma 1, lettera *f)*, quando non superano l'altezza di **4,20 metri** e non eccedono in lunghezza oltre il **12 per cento** i limiti previsti per la categoria del veicolo, alle ulteriori condizioni stabilite dalla disposizione (*lettera a)*);
- i veicoli di cui all'articolo 273, comma 1, lettere *i)*, *l)* e *m)*, destinati, rispettivamente, al trasporto di **animali vivi**, di **balle o rotoli di paglia e fieno** e di **veicoli agricoli e forestali, macchine operatrici e macchine mobili non stradali**, quando non superano l'altezza di **4,30 metri** e rispettano gli altri limiti dimensionali o di massa stabiliti per la categoria del veicolo (*lettera b)*);
- i veicoli di cui all'articolo 273, comma 1, lettera *g)*, impiegati per il trasporto di **contenitori o casse mobili** o in operazioni di **trasporto intermodale**, quando non superano l'altezza di **4,30 metri**, non eccedono in lunghezza oltre il **12 per cento** i limiti previsti e rispettano gli altri limiti dimensionali e di massa (*lettera c)*);
- i veicoli di cui all'articolo 217, comma 1, secondo periodo, con propulsione elettrica che presentano un'eccedenza in lunghezza dovuta all'**asta di presa di corrente** in posizione di riposo (*lettera d)*).

Per le fattispecie di cui alle lettere *a)*, *b)* e *c)*, l'esenzione è subordinata alla verifica preventiva, da parte del soggetto che esegue il trasporto, che l'itinerario comprenda esclusivamente strade o tratti di strada aventi le caratteristiche indicate dal **comma 3**. In particolare, per gli autoveicoli destinati al trasporto di veicoli è richiesta una carreggiata non inferiore a **6,50**

metri e un franco minimo di **20 centimetri** rispetto all'intradosso delle opere di sottovia; per i veicoli di cui all'articolo 273, comma 1, lettere *g)* e *i)*, il franco minimo è pari a **30 centimetri**.

Il **comma 2** disciplina la circolazione senza autorizzazione dei **mezzi d'opera** che eccedono i limiti ordinari di massa. L'esenzione opera a condizione che siano rispettati i limiti dimensionali previsti per la categoria del veicolo, che l'asse più caricato non superi le **13 tonnellate** e che siano rispettate le masse complessive massime di **20 tonnellate** per i veicoli isolati a due assi, **33 tonnellate** per quelli a tre assi, **40 tonnellate** per quelli a quattro o più assi con due assi anteriori direzionali, **44 tonnellate** per i complessi a quattro assi, **56 tonnellate** per quelli a cinque o più assi e **54 tonnellate** per i complessi a cinque o più assi destinati al trasporto di calcestruzzo in betoniera.

È inoltre necessario che i mezzi circolino su strade che nell'**Archivio nazionale delle strade** risultino transitabili. Nelle more dell'attivazione dell'Archivio, la circolazione è consentita esclusivamente sulle strade o sui tratti di strada non compresi negli **elenchi delle strade non percorribili**, pubblicati annualmente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base dei dati trasmessi dai concessionari autostradali, da ANAS e dalle regioni. Chi esegue il trasporto deve inoltre verificare preventivamente l'assenza lungo il percorso di limitazioni di massa complessiva o per asse debitamente segnalate e deve essere stato corrisposto l'**indennizzo di usura** di cui all'articolo 276.

Il **comma 4** esclude dall'applicazione dell'articolo i veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali.

Ai sensi del **comma 5**, la mancanza di uno o più requisiti prescritti, il superamento dei limiti previsti per l'esenzione o la mancata verifica preventiva del percorso comportano l'**inapplicabilità del regime di esenzione** e la contestuale applicazione delle sanzioni previste dal codice.

La **relazione tecnica** evidenzia che la disposizione, in linea con l'articolo 10 del codice vigente, individua le categorie di veicoli eccezionali e di trasporti in condizioni di eccezionalità che possono circolare senza autorizzazione, subordinando l'esenzione al rispetto di specifici limiti dimensionali e di massa e alla preventiva verifica dell'idoneità del percorso. La relazione qualifica la norma come avente carattere **tecnico e semplificatorio**, rilevando che la riduzione degli adempimenti autorizzatori è accompagnata dall'attribuzione al soggetto che effettua il trasporto dell'obbligo di verificare preventivamente la percorribilità dell'itinerario e il rispetto delle limitazioni.

L’**articolo 276** *(Indennizzo d’usura per veicoli eccezionali, mezzi d’opera e trasporti in condizione di eccezionalità)* prevede, al **comma 1**, che l’ammontare dell’**indennizzo** dovuto all’ente proprietario della strada quando un veicolo eccezionale o un trasporto in condizioni di eccezionalità determini una **maggiore usura** della strada sia determinato secondo le modalità stabilite dal regolamento adottato ai sensi dell’articolo 289, tenendo conto del tipo di veicolo, della distribuzione del carico sugli assi e del periodo di tempo o del numero dei transiti per i quali è richiesta l’autorizzazione.

Il **comma 2** stabilisce che i **mezzi d’opera** eccedenti i limiti massimi di massa, ai fini della circolazione senza autorizzazione di cui all’articolo 275, siano muniti della documentazione comprovante il pagamento di un indennizzo di usura di importo pari alla **tassa di possesso**, da corrispondere contestualmente alla medesima tassa e per la stessa durata. In caso di circolazione in autostrada, è inoltre dovuta alle concessionarie, ad integrazione dell’indennizzo, una somma equivalente alla tariffa autostradale ordinaria **maggiorata del 50 per cento**.

Il **comma 3** demanda al regolamento la disciplina delle modalità di assegnazione dei proventi agli enti proprietari delle strade e stabilisce che tali proventi siano destinati **esclusivamente a investimenti nelle opere connesse al rinforzo, all’adeguamento e all’usura delle infrastrutture**.

Ai sensi del **comma 4**, ai fini dell’applicazione delle sanzioni amministrative previste dal codice, il mezzo d’opera che, eccedendo i limiti massimi di massa stabiliti per la relativa categoria, circoli senza documentare l’avvenuto pagamento dell’indennizzo è **considerato veicolo eccezionale privo di autorizzazione**.

La **relazione tecnica** evidenzia che la disposizione è in linea con l’articolo 10, **commi 10 e 17**, e con l’articolo 34 del codice vigente. La relazione sottolinea la funzione **compensativa** dell’indennizzo, volto a evitare che la maggiore usura prodotta dai veicoli eccezionali e dai mezzi d’opera gravi sulle risorse ordinarie degli enti proprietari, ponendone l’onere a carico dei soggetti che determinano tale maggiore usura.

TITOLO VIII – USO DEI VEICOLI PER ATTIVITÀ DI AUTOTRASPORTO PERSONE E COSE

CAPO I – ATTIVITÀ DI TRASPORTO DI PERSONE

Articoli 277-281
(Attività di trasporto di persone)

Gli **articoli da 277 a 281** (**Capo I del Titolo VIII**) disciplinano l'**uso dei veicoli per le attività di trasporto di persone**, distinguendo il trasporto in conto proprio da quello in conto terzi.
In particolare, l'**articolo 277** regola l'immatricolazione e l'uso **in conto proprio** di autobus e autoambulanze, prevedendo una deroga per gli autobus M2 destinati al trasporto di **nuclei familiari con almeno quattro figli**. Gli **articoli 278 e 279** individuano i veicoli utilizzabili, rispettivamente, per il **servizio di noleggio con conducente** e per il **servizio taxi**, disciplinando le relative sanzioni. L'**articolo 280** regola l'uso **in conto terzi** dei veicoli adibiti ai servizi di linea e al noleggio con conducente mediante autobus, eliminando la distinta autorizzazione all'immatricolazione prevista dal codice vigente. L'**articolo 281** disciplina infine il **trasporto eccezionale e temporaneo di persone con autocarri**.
Le disposizioni sanzionatorie sono adeguate al nuovo sistema, che prevede, tra l'altro, il **divieto di marcia** e il **divieto di guida** in sostituzione delle sanzioni accessorie della sospensione della carta di circolazione e della sospensione o revoca della patente previste dal codice vigente.

Il **Titolo VIII** (*Uso dei veicoli per attività di autotrasporto persone e cose*) riordina la disciplina relativa all'**utilizzazione dei veicoli per il trasporto di persone e di cose** e alla **locazione dei veicoli**, attualmente distribuita tra diverse disposizioni del codice della strada e della normativa di settore. Il Titolo è articolato in tre Capi, dedicati rispettivamente alle **attività di trasporto di persone** (articoli da 277 a 281), alle **attività di trasporto di cose** (articoli 282 e 283) e alla **locazione dei veicoli** (articoli da 284 a 288).

Secondo la relazione illustrativa, il riordino tiene conto delle **classificazioni internazionali dei veicoli** e della **normativa dell'Unione europea**, distinguendo l'uso proprio, l'uso in conto terzi e la locazione senza conducente. Le disposizioni coordinano inoltre la disciplina codicistica con i titoli abilitativi e con gli altri requisiti previsti dalla normativa settoriale per l'esercizio delle attività di autotrasporto.

Diversamente dalle violazioni dei Titoli II, III e IV, per le quali l'articolo 121 rinvia alla **Tabella 1**, nel **Titolo VIII** le disposizioni sanzionatorie sono, ove previste, stabilite **direttamente nei singoli articoli**.

Il **Capo I** (*Attività di trasporto di persone*), composto dagli **articoli da 277 a 281**, disciplina l'utilizzazione dei veicoli per il **trasporto di persone in conto proprio e in conto terzi**, nonché i servizi di **noleggio con conducente**, **taxi**, **servizio di linea** e il trasporto eccezionale e temporaneo di persone con autocarri.

Tra i principali riferimenti della disciplina vigente rilevano gli articoli 82, 83, 85, 86 e 87 del codice della strada.

La relazione tecnica evidenzia che il Capo non istituisce nuovi servizi pubblici, procedimenti onerosi o apparati amministrativi e che le relative attività sono svolte nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

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 e dell'Unione europea;
- la **lettera *p)***, relativa alla ricognizione delle attività pubbliche e private contemplate nel codice, con l'introduzione di forme efficaci e sostenibili per i controlli di legalità e regolarità dell'esercizio e di idonee sanzioni in caso di violazioni.

Vengono inoltre in rilievo il **comma 3, lettera *e)***, relativo alla revisione delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, e la **lettera *f)*, numero 1)**, relativa alla graduazione delle sanzioni in funzione della gravità, della frequenza e dell'effettiva pericolosità del comportamento. 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 277** (*Uso dei veicoli per trasporto di persone in conto proprio*) prevede, al **comma 1**, che gli **autobus** di categoria M2 e M3 e le **autoambulanze** possano essere immatricolati ad **uso proprio** solo da **enti pubblici, imprenditori o collettività**, per necessità strettamente connesse con la loro attività. La disposizione non si applica agli autobus **M2** destinati esclusivamente al trasporto di **nuclei familiari con almeno quattro figli**, che possono essere immatricolati ad uso proprio da una persona fisica appartenente al nucleo familiare. In ogni caso, il documento di circolazione è rilasciato solo a seguito dell'**accertamento dei requisiti** da parte dei competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il **comma 2** consente l'utilizzo dei veicoli indicati nel primo periodo del comma 1 **nell'interesse di persona diversa dall'intestatario** del documento di circolazione solo se il trasporto costituisce **attività accessoria** rispetto a quella principale ed è svolto **senza fine di lucro diretto o indiretto** e se il conducente ha un **rapporto giuridico** con l'intestatario.

Il **comma 3** punisce chi adibisce ad uso proprio un veicolo per il trasporto di persone in assenza delle condizioni previste dall'articolo o in violazione dei limiti stabiliti nei documenti di circolazione con una **sanzione amministrativa pecuniaria da 200 a 800 euro**, cui si aggiunge il **divieto di marcia per due mesi**.

La disciplina vigente è contenuta nell'**articolo 83 del codice della strada**, che prevede, per la corrispondente violazione, una sanzione pecuniaria da **173 a 694 euro** e la sospensione della carta di circolazione da due a otto mesi. Secondo la relazione illustrativa e la tavola di raffronto, la disposizione aggiorna la disciplina alle classificazioni internazionali dei veicoli, eliminando il riferimento ai veicoli per trasporto specifico di persone, e precisa le condizioni alle quali il trasporto nell'interesse di terzi può essere ricondotto all'uso proprio. Secondo la nota della tavola di raffronto, la deroga relativa agli autobus M2 è introdotta per agevolare gli spostamenti delle famiglie numerose.

L'**articolo 278** (*Servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone*) rinvia, al **comma 1**, alle leggi specifiche di settore per la disciplina del servizio e individua, al **comma 2**, i veicoli utilizzabili: **motocicli a due ruote**, anche con sidecar (L3e e L4e); **biciclette a tre ruote, ciclomotori a tre ruote e tricicli** (L2e-P e L5e-A); **biciclette a quattro ruote, quad da strada leggeri e quadrimobili** leggere e pesanti per il trasporto di passeggeri (L6e-A, L6e-BP e L7e-CP); **autovetture**; **veicoli a trazione animale**; **autoambulanze** di categoria M con codice SC. Ai sensi del **comma 3**, il documento di circolazione è rilasciato, ove previsto, sulla base dell'**autorizzazione comunale**.

Secondo la relazione, la disposizione si pone in linea con l'**articolo 85 del codice vigente** e individua, tra i veicoli utilizzabili per il servizio, anche biciclette a tre o quattro ruote, ciclomotori, tricicli e quadricicli.

Sotto il profilo del coordinamento formale, si segnala che l'**articolo 278, comma 2, lettere *b)* e *c)*** elenca, insieme alle biciclette a tre e a quattro ruote, veicoli individuati mediante specifiche classificazioni internazionali della categoria L. In base all'**articolo 3** dello schema, le categorie **L2e-P, L5e-A, L6e-A, L6e-BP e L7e-CP** corrispondono, rispettivamente, a ciclomotori a tre ruote per trasporto passeggeri, tricicli, quad da strada leggeri e

quadrimobili leggere o pesanti per il trasporto di passeggeri e non identificano le biciclette a tre o quattro ruote.

Il **comma 4**, fermo restando l'articolo 11-*bis* della legge n. 21 del 1992 (*Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea*), punisce chi adibisce a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso o in assenza dell'autorizzazione di cui all'articolo 8 della medesima legge con la sanzione **da 1.800 a 7.200 euro**, la **confisca del veicolo** e il **divieto di guida da centoventi a trecentosessanta giorni**. Qualora lo stesso soggetto commetta **almeno due violazioni nell'arco di tre anni**, all'ultima violazione consegue il **divieto di guida permanente**. Le medesime sanzioni si applicano anche a chi esercita il servizio con un'autorizzazione sospesa o revocata.

Il **comma 5** prevede un **sistema sanzionatorio progressivo**, a carico del titolare dell'autorizzazione, per l'utilizzo dei veicoli adibiti al servizio di noleggio con conducente in violazione delle disposizioni relative alle **modalità di prenotazione e svolgimento del servizio, allo stazionamento dei veicoli, all'ubicazione della sede e delle rimesse e agli obblighi dei titolari dell'autorizzazione**, previste agli articoli 3 e 11 della legge n. 21 del 1992. Le sanzioni aumentano in caso di **successive violazioni** riferite al **medesimo veicolo** nell'arco di cinque anni: dalla sanzione pecuniaria **da 170 a 680 euro**, accompagnata dal **divieto di marcia per trenta giorni**, prevista per la prima violazione, fino alla sanzione **da 500 a 2.000 euro** e al **divieto di marcia da centoventi a duecentoquaranta giorni** per le violazioni successive alla terza.

Il **comma 6** punisce le altre violazioni delle condizioni dell'autorizzazione con la sanzione **da 80 a 320 euro**.

La disciplina vigente è contenuta nell'articolo 85 del codice della strada, che, per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente con un veicolo non destinato a tale uso o senza la prescritta autorizzazione, prevede una **sanzione pecuniaria da 1.812 a 7.249 euro**, elevata **da 1.998 a 7.993 euro per gli autobus**, la **confisca del veicolo** e la **sospensione della patente da quattro a dodici mesi**, con revoca della patente in caso di reiterazione. Per le violazioni delle disposizioni sulle modalità di esercizio del servizio è previsto un sistema sanzionatorio progressivo, con sanzioni pecuniarie **da 178 a 672 euro fino a 528-2.020 euro** e sospensione della carta di circolazione da uno a otto mesi.

Secondo la tavola di raffronto, l'articolo 278 aggiorna l'elenco dei veicoli utilizzabili alle classificazioni internazionali, include le autoambulanze, recependo la disciplina del decreto ministeriale n. 137 del 2009, sostituisce il riferimento alla «licenza» comunale con quello all'autorizzazione e colloca nell'articolo 280 la disciplina del servizio di noleggio con conducente mediante autobus.

Si ricorda inoltre che, ai sensi dell'**articolo 1, comma 6, dell'Allegato V.2**, i conducenti dei veicoli adibiti al servizio di noleggio con conducente indicati nell'articolo 278, comma 2, lettere da *a)* a *e)*, devono avere **almeno ventuno anni** e conseguire il **certificato di abilitazione professionale (CAP)** di tipo **KA**, quando per la guida del veicolo è richiesta una patente di categoria A1, A2 o A, oppure di tipo **KB**, quando è richiesta una patente di categoria B1 o B. Il certificato KB abilita anche alla guida dei veicoli per i quali è previsto il certificato KA.

L'**articolo 279** (*Servizio taxi con autovetture, motocicli e biciclette con conducente o taxi*) individua, al **comma 1**, i veicoli utilizzabili per il **servizio taxi** (autovetture; biciclette a tre o quattro ruote; motocicli a due ruote, anche con sidecar, ciclomotori a tre ruote e tricicli; veicoli a trazione animale) e rinvia, al **comma 2**, alle leggi specifiche di settore.

Il **comma 3** punisce chi adibisce un veicolo a servizio taxi **senza la licenza** di cui all'articolo 8 della legge n. 21 del 1992 con la sanzione **da 1.800 a 7.200 euro**, la **confisca del veicolo** e il **divieto di guida da centoventi a trecentosessanta giorni** e, in caso di reiterazione nel triennio, con il **divieto di guida permanente**. Le sanzioni previste per l'esercizio senza licenza si applicano anche a chi esercita il servizio con una **licenza sospesa o revocata**.

Il **comma 4**, ferma restando la disciplina sanzionatoria prevista dalla legge n. 21 del 1992, introduce un **sistema sanzionatorio progressivo**, a carico del titolare della licenza, per l'utilizzo del taxi in violazione delle disposizioni relative alle **modalità di svolgimento del servizio, agli obblighi del conducente e alle tariffe**. Le sanzioni aumentano in caso di successive violazioni commesse nell'arco di **cinque anni**: dalla sanzione pecuniaria **da 170 a 680 euro**, accompagnata dal **divieto di marcia per trenta giorni**, prevista per la prima violazione, fino alla sanzione **da 880 a 3.520 euro** e al **divieto di marcia da centoventi a duecentoquaranta giorni** per le violazioni successive alla terza.

Il **comma 5** punisce le altre violazioni delle condizioni della licenza con la sanzione **da 80 a 320 euro**.

Il riferimento vigente è l'articolo 86 del codice. Secondo il testo a fronte, la disposizione aggiorna l'elenco dei veicoli alle categorie internazionali e sostituisce il riferimento ai velocipedi con quello alle biciclette.

Si segnala che l'articolo 279, **comma 4, lettera *d)***, prevede, per le violazioni successive alla terza nell'arco di cinque anni, una sanzione pecuniaria da 880 a 3.520 euro, mentre l'analoga disposizione relativa al servizio di noleggio con conducente (articolo 278, comma 5, lettera *d)*)

prevede una sanzione da 500 a 2.000 euro, a fronte di importi coincidenti per le precedenti fasce di violazione.

L'**articolo 280** (*Uso in conto terzi di veicoli per trasporto di persone*) prevede, al **comma 1**, che gli **autobus** M2 e M3 siano immatricolati in **uso conto terzi** se in possesso del **titolo abilitativo** per lo svolgimento di servizi di linea o di noleggio con conducente e, al **comma 2**, che i veicoli M1, i veicoli atipici assimilabili alla categoria M, i filobus e gli autosnodati siano immatricolati in conto terzi per **servizio di linea** se in possesso della relativa autorizzazione.

Il **comma 3** prevede che l'utilizzazione dei veicoli tenga conto delle prescrizioni del titolo abilitativo, da esibire agli organi di polizia in sede di controllo.

Il **comma 4** punisce con la sanzione **da 500 a 2.000 euro** e il **divieto di marcia per due mesi** chi utilizza in servizio di linea un veicolo non adibito a tale uso, impiega un veicolo di **classe non idonea** al servizio di linea autorizzato oppure lo utilizza su linee diverse da quelle per le quali dispone del titolo.

Il **comma 5** punisce chi adibisce a noleggio con conducente un **autobus** non destinato a tale uso o in assenza dell'autorizzazione di cui alla legge n. 218 del 2003 con una **sanzione pecuniaria da 2.000 a 8.000 euro**, la **confisca del veicolo** e il **divieto di guida per quattro mesi**. Qualora lo stesso soggetto commetta **almeno due violazioni nell'arco di tre anni**, all'ultima violazione consegue il **divieto di guida permanente**. Le stesse sanzioni si applicano anche a chi esercita il servizio con un'**autorizzazione sospesa o revocata**.

I principali riferimenti vigenti sono gli **articoli 82, 85 e 87 del codice della strada**. Secondo la relazione tecnica e la tavola di raffronto, la disposizione chiarisce che l'immatricolazione in uso conto terzi presuppone il possesso del titolo abilitativo per lo svolgimento dei servizi di linea o di noleggio con conducente ed elimina la distinta autorizzazione prevista dagli articoli 82, comma 6, terzo periodo, e 87, comma 3, del codice vigente. Non sono inoltre riprodotte le disposizioni sulle caratteristiche del servizio di linea e sulla distrazione dei relativi mezzi. La relazione tecnica motiva tale scelta richiamando la disciplina dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale, recata dal decreto legislativo n. 285 del 2005.

Secondo la relazione illustrativa, l'estensione della fattispecie sanzionatoria all'impiego di veicoli di **classe non idonea** mira a contrastare l'utilizzazione, nei servizi di linea, di autobus non adeguati alla tipologia del collegamento. La corrispondente violazione è attualmente punita dall'**articolo 87, comma 6**, con la

sanzione pecuniaria da **430 a 1.731 euro** e la sospensione della carta di circolazione da due a otto mesi.

L'**articolo 281** (*Trasporto di persone con autocarri*) consente l'utilizzo degli **autocarri** per il **trasporto di persone** soltanto **in via eccezionale e temporanea**, previa autorizzazione dell'ufficio competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sulla base del **nulla osta del Prefetto**.

Secondo la **relazione tecnica**, la disposizione si pone in continuità con l'articolo 82, comma 6, del codice vigente; la **relazione illustrativa** ne evidenzia la sostanziale corrispondenza con la disciplina attuale. Si ricorda inoltre che l'**articolo 85, comma 4**, dello schema stabilisce, in via generale, il divieto di trasportare sugli autoveicoli destinati al trasporto di cose persone diverse da quelle addette alle operazioni di carico e scarico, all'uso o al trasporto delle cose stesse, ferma restando la possibilità di trasporto eccezionale e temporaneo autorizzato ai sensi dell'articolo 281.

CAPO II – ATTIVITÀ DI TRASPORTO DI COSE

Articoli 282-283
(Attività di trasporto di cose)

Gli **articoli 282 e 283** (**Capo II del Titolo VIII**) disciplinano l'utilizzazione dei veicoli per il **trasporto di cose in conto proprio**, **per conto di terzi** e **in servizio di piazza**, definendo i requisiti per il rilascio dei **documenti di circolazione** in relazione alla massa dei veicoli e ai titoli abilitativi previsti dalla legge n. 298 del 1974, nonché, ove richiesta, all'iscrizione al **Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada**.
Tra le principali novità figurano la **riformulazione della disciplina del trasporto in conto proprio fino a 6 tonnellate**, espressamente sottratto all'applicazione della legge n. 298 del 1974, la **codificazione della possibilità per le imprese abilitate al trasporto per conto di terzi di trasportare anche cose nella propria disponibilità** e l'**aumento da 430-1.731 a 500-2.000 euro** della sanzione prevista per l'impiego, nel servizio di piazza, di veicoli non destinati a tale uso.

Il **Capo II** (articoli 282 e 283) del Titolo VIII disciplina le **attività di trasporto di cose**, distinguendo il trasporto **in conto proprio** da quello **per conto di terzi** e regolando le condizioni di utilizzazione dei veicoli e i relativi titoli abilitativi.

Secondo la relazione tecnica, le disposizioni si collocano «in linea di continuità con l'assetto normativo vigente» e coordinano il rilascio dei documenti di circolazione con i titoli abilitativi previsti dalla normativa di settore, l'iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi e, ove richiesta, l'iscrizione al Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada.

La relazione tecnica precisa inoltre che le disposizioni hanno natura amministrativa e documentale e non istituiscono nuovi albi, registri, organismi o sistemi informativi. Le verifiche sono svolte dagli uffici già competenti, mediante gli archivi e le banche dati esistenti, mentre gli oneri amministrativi e operativi 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 e dell'Unione europea;
- la **lettera *p)***, relativa alla ricognizione delle attività pubbliche e private contemplate nel codice, con l'introduzione di forme efficaci e sostenibili per i controlli di legalità e regolarità dell'esercizio e di idonee sanzioni in caso di violazioni.

Vengono inoltre in rilievo il **comma 3, lettera *e)***, relativo alla revisione delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio, e 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 282** (*Uso dei veicoli per trasporto cose in conto proprio*) disciplina il **trasporto di cose in conto proprio**, distinguendo il regime applicabile in funzione della **massa complessiva a pieno carico** dei veicoli e individuando nella soglia di **6 tonnellate** il criterio di distinzione.

Il **comma 1** stabilisce che il trasporto di cose in conto proprio mediante **veicoli delle categorie internazionali N e O** aventi massa complessiva a pieno carico **non superiore a 6 tonnellate** è soggetto alle disposizioni del codice della strada, mentre non trovano applicazione le disposizioni della legge n. 298 del 1974, recante la disciplina dell'autotrasporto di cose.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione rende espressa la liberalizzazione del trasporto in conto proprio entro tale limite di massa, per il quale non è richiesto il titolo abilitativo previsto dalla legislazione speciale.

Si ricorda che, ai sensi dell'**Allegato I.1, articolo 3, commi 4 e 5**, la **categoria internazionale N** comprende i veicoli a motore destinati principalmente al trasporto di merci, mentre la **categoria O** comprende i rimorchi, suddivisi in classi in funzione della massa massima.

La disposizione **riordina la disciplina vigente** in materia di trasporto di cose, attualmente contenuta, per i profili qui rilevanti, negli **articoli 83 e 88 del codice della strada**. In particolare, l'**articolo 83, comma 2**, esclude l'applicazione della legge n. 298 del 1974 agli autoveicoli aventi massa complessiva a pieno carico non superiore a **6 tonnellate**.

Rispetto alla disciplina vigente, il comma 1 riferisce espressamente tale esclusione al **trasporto di cose in conto proprio**, sostituisce il riferimento agli «autoveicoli» con quello ai **veicoli delle categorie internazionali N e O**, ricomprendendo quindi testualmente anche i rimorchi, e precisa l'applicazione delle disposizioni del codice della strada. **Resta invariata la soglia di 6 tonnellate.**

Il **comma 2** subordina il rilascio dei **documenti di circolazione** dei veicoli utilizzati per il trasporto di cose in conto proprio aventi massa complessiva a

pieno carico **superiore a 6 tonnellate** al possesso del **titolo abilitativo** previsto dalla legge n. 298 del 1974.

La previsione riformula l'**articolo 83, comma 2**, del codice vigente, che subordina il rilascio della carta di circolazione al possesso della **licenza per l'esercizio del trasporto di cose in conto proprio** e prescrive l'annotazione dei relativi estremi sulla carta stessa. Oltre all'aggiornamento terminologico da «carta di circolazione» a «documenti di circolazione» e da «licenza» a «titolo abilitativo», lo schema **non riproduce espressamente l'obbligo di annotare gli estremi della licenza** sui documenti di circolazione. Non è inoltre riprodotto il **comma 3 dell'articolo 83 vigente**, che fa salve le disposizioni speciali relative agli ulteriori documenti richiesti per il trasporto di cose in conto proprio. Secondo la tavola di raffronto, tale previsione è ritenuta superflua in considerazione dell'applicabilità della disciplina speciale recata dalla legge n. 298 del 1974, anche sotto il profilo sanzionatorio.

L'articolo **non contiene specifici rinvii** al regolamento di attuazione di cui all'articolo 289 dello schema, agli allegati o ad altri provvedimenti attuativi. La disciplina di dettaglio dei titoli abilitativi richiesti resta pertanto quella prevista dalla legge n. 298 del 1974 e dalle relative norme di esecuzione. Resta ferma l'applicazione dell'**articolo 289, comma 1**, dello schema, che demanda a un regolamento, adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro novanta giorni dall'entrata in vigore del nuovo codice, il coordinamento, anche mediante integrale sostituzione, del regolamento di esecuzione e di attuazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992.

L'**articolo 283** (*Servizio di trasporto di cose per conto terzi*) disciplina l'immatricolazione e l'utilizzazione dei veicoli destinati al **trasporto di cose per conto di terzi**, compreso il **servizio di piazza**.

Il **comma 1** subordina il rilascio dei documenti di circolazione degli autoveicoli destinati al trasporto di cose per conto di terzi, delle categorie internazionali **N e O**, all'iscrizione all'**Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi**, previsto dalla legge n. 298 del 1974, e, ove richiesta dalla normativa vigente, al **Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada**, di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

La disposizione riformula l'**articolo 88, comma 2, primo periodo**, del codice vigente, sostituendo il riferimento all'autorizzazione prescritta per l'esercizio del servizio con quello alle iscrizioni richieste dalla legislazione nazionale e unionale. Inoltre, individua espressamente le categorie internazionali dei veicoli interessati e **non riproduce** la previsione secondo cui il documento prescritto dalle leggi speciali costituisce parte integrante della carta di circolazione. Secondo la **relazione**

illustrativa, il riferimento al Registro elettronico nazionale rende la disposizione coerente con il vigente sistema dei requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore su strada.

Non sono inoltre riprodotti il **comma 1 dell'articolo 88 vigente**, che definisce il veicolo adibito al servizio di trasporto di cose per conto terzi, e il **comma 3** del medesimo articolo, che rinvia alle sanzioni previste dall'articolo 46 della legge n. 298 del 1974.

Si segnala, sotto il profilo del coordinamento formale, che l'**articolo 283, comma 1**, fa riferimento agli «autoveicoli destinati al trasporto di cose in conto terzi di categoria internazionale N ed O». Ai sensi dell'**articolo 3 della Parte II dell'Allegato I.1**, tuttavia, la categoria **N** comprende i veicoli a motore destinati essenzialmente al trasporto di merci, mentre la categoria **O** comprende i **rimorchi**, i quali sono distinti dagli autoveicoli ai sensi dell'articolo 2 della medesima Parte II.

Il **comma 2** consente all'impresa che effettua trasporto di cose per conto di terzi di utilizzare un veicolo immatricolato per tale servizio anche per il **trasferimento di cose nella propria disponibilità**, purché effettuato **nel proprio interesse e nello svolgimento di un'attività economica**.

Si tratta di una disposizione nuova, che, secondo la tavola di raffronto, codifica un principio già riconosciuto nella prassi, in base al quale l'impresa abilitata al trasporto per conto di terzi può effettuare anche trasporti nel proprio interesse, senza necessità di una distinta licenza per il trasporto in conto proprio.

Il **comma 3, primo periodo**, subordina il rilascio dei documenti di circolazione degli autoveicoli destinati al **trasporto di cose per conto di terzi in servizio di piazza** al possesso del titolo previsto dalla legge n. 298 del 1974. La disposizione riformula l'**articolo 90, comma 1**, del codice vigente, sostituendo il riferimento all'autorizzazione prescritta per effettuare il servizio con quello al titolo previsto dalla legge n. 298 del 1974, senza riprodurre il rinvio generale alle norme specifiche di settore.

Il **secondo periodo del comma 3** punisce chi utilizza per il trasporto di cose per conto di terzi in servizio di piazza veicoli non destinati a tale uso con una **sanzione amministrativa pecuniaria da 500 a 2.000 euro**. La fattispecie corrisponde a quella prevista dall'**articolo 90, comma 2**, del codice vigente, che stabilisce una sanzione **da 430 a 1.731 euro**. I limiti edittali risultano pertanto aumentati, rispettivamente, di circa il **16 per cento nel minimo** e del **15,5 per cento nel massimo**. In entrambi i casi non è prevista una specifica sanzione amministrativa accessoria.

CAPO III – DELLA LOCAZIONE DEI VEICOLI

Articoli 284-288
(Della locazione dei veicoli)

Gli **articoli da 284 a 288** (**Capo III** del **Titolo VIII**) riordinano la disciplina della **locazione dei veicoli**, oggi contenuta principalmente nell'articolo 84 del codice della strada. Sono disciplinate la locazione senza conducente in generale (**articolo 284**), quella dei veicoli per il **trasporto di cose** (**articolo 285**) e degli **autobus** (**articolo 286**), la locazione con **facoltà di acquisto**, il *leasing* e la vendita con **patto di riservato dominio** (**articolo 287**), nonché gli obblighi degli operatori di noleggio di **monopattini elettrici** (**articolo 288**). Tra le principali novità si segnalano l'inclusione nella disciplina della locazione di monopattini elettrici e biciclette, la soppressione del limite di 6 tonnellate per la locazione dei veicoli ad uso speciale, l'espressa previsione della **sublocazione** e la revisione dell'apparato sanzionatorio, con nuovi importi delle sanzioni pecuniarie e la previsione del **divieto di marcia** in luogo della sospensione della carta di circolazione.

Il **Capo III** chiude il Titolo VIII, dedicato all'uso dei veicoli per le attività di autotrasporto di persone e di cose. Mentre il Capo I disciplina le attività di trasporto di persone (articoli 277-281) e il Capo II quelle di trasporto di cose (articoli 282-283), il Capo III regola la **locazione dei veicoli**, riunendo in un'unica sede le disposizioni generali sulla locazione senza conducente e quelle specificamente riferite al trasporto di cose, agli autobus, alla locazione con facoltà di acquisto e al *leasing*, alla vendita con patto di riservato dominio e al noleggio di monopattini elettrici.

Secondo la relazione, il Capo disciplina, «in linea di continuità con l'assetto normativo vigente», la locazione senza conducente di monopattini elettrici, biciclette, veicoli delle categorie internazionali L, M, N e O e veicoli a uso speciale, nonché l'utilizzazione in locazione dei veicoli destinati al trasporto di cose e degli autobus. Sono inoltre disciplinate la locazione con facoltà di acquisto, il leasing, la vendita con patto di riservato dominio e gli obblighi posti a carico degli operatori di noleggio dei monopattini elettrici.

Nel codice vigente la disciplina generale della **locazione senza conducente** è contenuta nell'**articolo 84** del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285; ad essa si affianca l'**articolo 91** del medesimo codice per la locazione con facoltà di acquisto e la vendita con patto di riservato dominio, mentre specifiche disposizioni relative ai servizi di noleggio dei monopattini elettrici sono contenute nell'**articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160**. La relazione precisa, in particolare, che l'articolo

287 dello schema si pone in linea con il vigente articolo 91 e che l'articolo 288 riprende la disciplina recata dalla legge n. 160 del 2019.

Con specifico riferimento alla **locazione di veicoli destinati al trasporto di merci**, l'**articolo 84** del codice vigente è stato modificato dall'articolo 24 del **decreto-legge 13 giugno 2023, n. 69**, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 agosto 2023, n. 103, al fine di dare attuazione alla **direttiva (UE) 2022/738** del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 aprile 2022. Tale direttiva ha modificato la direttiva 2006/1/CE relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada, ampliando, tra l'altro, la possibilità di utilizzare veicoli locati e immatricolati o messi in circolazione in altri Stati membri. Tale assetto è ripreso e sistematizzato, nell'ambito del nuovo codice, in particolare dall'articolo 285, relativo alla locazione senza conducente di veicoli per il trasporto di cose.

La **relazione tecnica** qualifica le disposizioni del Capo come aventi natura «amministrativa, documentale, regolatoria e sanzionatoria». Essa evidenzia inoltre che le comunicazioni, le verifiche e gli adempimenti previsti sono gestiti attraverso archivi, registri e sistemi informativi già operativi; con specifico riferimento alla locazione degli autobus, sono richiamati l'Archivio nazionale dei veicoli, il Registro elettronico nazionale e gli altri sistemi ministeriali esistenti, senza realizzazione di nuove piattaforme autonome. Gli oneri relativi alla locazione, alla documentazione, alla gestione dei veicoli, all'assicurazione, al personale e all'esercizio dei servizi restano a carico delle imprese e degli altri soggetti interessati.

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 e dell'Unione europea;
- la **lettera *h)***, relativa alla revisione della disciplina in materia di solidarietà delle obbligazioni di pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, con particolare riguardo alle ipotesi di noleggio di veicoli senza conducente;
- la **lettera *p)***, relativa alla ricognizione delle attività pubbliche e private contemplate nel codice, con l'introduzione di forme efficaci e sostenibili per i controlli di legalità e regolarità dell'esercizio e di idonee sanzioni in caso di violazioni.

Vengono inoltre in rilievo:

- il **comma 3, lettera *e)***, relativo alla revisione delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio;
- la **lettera *i)***, relativa alla ridefinizione organica della disciplina dei veicoli, comprendendo i velocipedi e gli altri dispositivi di micromobilità individuale;
- la **lettera *r)***, relativa alla diffusione, anche in relazione all'evoluzione del progresso tecnologico, 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 locazione senza conducente, e alla **lettera *b)***, relativa alla semplificazione delle procedure e alla garanzia del raggiungimento degli obiettivi di tutela della sicurezza stradale.

Si segnala, in via preliminare, che il Capo non riproduce al proprio interno la **definizione di locazione senza conducente** recata dal comma 1 dell'articolo 84 del codice vigente. Nel nuovo impianto codicistico la nozione è infatti collocata tra le definizioni generali dell'**Allegato I.1**, nell'ambito delle definizioni relative all'uso e alla destinazione dei veicoli.

In particolare, l'**Allegato I.1, articolo 5, comma 1, lettera *h)*, numero 3)**, definisce la «**locazione senza conducente**» come la «messa a disposizione del veicolo a favore di soggetto diverso dall'intestatario del documento di circolazione dietro corrispettivo, ai fini dell'uso proprio o in conto terzi da parte del locatario». La scelta sistematica inserisce dunque la locazione senza conducente nel quadro generale delle modalità di utilizzazione economica del veicolo, accanto all'uso proprio e all'uso in conto terzi.

L'**articolo 284** *(Locazione senza conducente)* reca la disciplina generale della **locazione senza conducente**: individua i **veicoli** che possono formarne oggetto, le condizioni per la loro **immatricolazione**, i limiti relativi alle **autoambulanze** e ai veicoli ad uso speciale di maggiore massa, l'ammissibilità della sublocazione, il coordinamento con gli **obblighi di comunicazione** e il **regime sanzionatorio residuale**.

Il **comma 1** elenca i **veicoli** che possono essere oggetto di contratto di locazione senza conducente:

- i **monopattini elettrici** (lettera *a)*);
- le **biciclette** (lettera *b)*);
- i veicoli con **classifica internazionale L, M, N e O** (lettera *c)*);
- i **veicoli ad uso speciale** di categoria internazionale L, M, N e O (lettera *d)*).

La disposizione riformula la disciplina contenuta nel comma 4 dell'articolo 84 del codice vigente, facendo riferimento alle categorie internazionali dei veicoli e includendo espressamente anche tipologie non soggette a immatricolazione, quali monopattini elettrici e biciclette. Per i veicoli ad uso speciale non è inoltre riprodotto il limite di massa complessiva a pieno carico non superiore a 6 tonnellate previsto dalla disciplina vigente; per quelli di massa superiore a tale soglia sono tuttavia stabilite, al comma 4, specifiche condizioni relative alle abilitazioni o autorizzazioni necessarie per l'impiego delle attrezzature installate sul veicolo.

L'articolo 84, comma 4, del codice vigente ammette alla locazione senza conducente, tra l'altro, i veicoli ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico

non superiore a 6 tonnellate, i veicoli destinati al trasporto di cose, i veicoli fino a nove posti destinati al trasporto di persone, i veicoli per trasporto promiscuo, le autocaravan, le caravan e i rimorchi destinati al trasporto di attrezzature turistiche e sportive, nonché i veicoli con più di nove posti destinati al trasporto di persone.

Il **comma 2** prevede che i veicoli di cui alle lettere *c)* e *d)* del comma 1 possano essere immatricolati per la locazione senza conducente quando l'intestatario dei documenti di circolazione sia autorizzato a svolgere l'attività previa **segnalazione certificata di inizio attività (SCIA)** ai sensi **della normativa vigente**.

La disposizione riformula il comma 5 dell'articolo 84 del codice vigente, che collega il rilascio della carta di circolazione all'esercizio dell'attività in conformità alla disciplina di cui al decreto del Presidente della Repubblica 19 dicembre 2001, n. 481. Nel nuovo testo il riferimento è formulato direttamente in termini di previa presentazione della SCIA. La relazione tecnica precisa che non viene istituito un nuovo titolo autorizzatorio e che la ricezione e la gestione della segnalazione continuano a essere svolte attraverso i SUAP e le amministrazioni competenti, mediante strutture e piattaforme già operative.

Il **comma 3** consente la locazione di un'**autoambulanza** esclusivamente per sostituire temporaneamente un'autoambulanza già in disponibilità del locatario.

La previsione non trova una corrispondenza nella disciplina generale recata dall'articolo 84 del codice vigente e introduce pertanto una specifica condizione per la locazione di tale categoria di veicoli.

Il **comma 4** disciplina i **veicoli ad uso speciale** aventi massa complessiva a pieno carico **superiore a 6 tonnellate**. La loro locazione, ove richiesto dalle norme vigenti, è subordinata alla verifica delle **abilitazioni o autorizzazioni** necessarie per l'impiego delle particolari attrezzature installate sul veicolo. La documentazione relativa alle abilitazioni deve essere tenuta a bordo, in formato cartaceo o digitale.

La previsione si coordina con il superamento, nel comma 1, del limite delle 6 tonnellate previsto dalla disciplina vigente per i veicoli ad uso speciale.

Il **comma 5** consente alle imprese stabilite nell'Unione europea, regolarmente abilitate all'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose o di persone per conto di terzi e all'attività di locazione senza conducente, di **sublocare** i veicoli di cui al comma 1.

Il **comma 6** stabilisce che l'utilizzo dei veicoli di cui al comma 1 è consentito nel rispetto delle condizioni previste dal Capo e dall'articolo 78, comma 6. Il **comma 7** precisa che la comunicazione della targa prevista dall'articolo 285, comma 4, lettera *d)*, per i veicoli destinati al trasporto di

cose, e dall'articolo 286, comma 3, lettera *d)*, per gli autobus, **assolve anche l'obbligo di comunicazione** previsto dal medesimo articolo 78, comma 6.

L'**articolo 78, comma 6**, disciplina gli atti, diversi dal trasferimento di proprietà e dalle fattispecie espressamente regolate dai commi precedenti, dai quali derivi una variazione dell'intestatario dei documenti di circolazione o la disponibilità del veicolo, per un periodo superiore a trenta giorni, in favore di un soggetto diverso dall'intestatario. Tali atti devono essere dichiarati dall'avente causa al competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro trenta giorni, ai fini dell'annotazione sul documento unico di circolazione e della registrazione nell'Archivio nazionale dei veicoli.

Il **comma 8** estende le disposizioni del Capo sulla locazione senza conducente anche agli **ulteriori atti di disposizione** che determinano una variazione dell'intestatario dei documenti di circolazione ovvero che comportano la disponibilità temporanea del veicolo a favore di un soggetto diverso dall'intestatario.

Il **comma 9** reca il **regime sanzionatorio residuale**. Fuori dei casi di cui agli articoli 285 e 286, la violazione delle disposizioni dell'articolo è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria:

- da **500 a 2.000 euro**, se si tratta di autoveicoli o rimorchi;
- da **50 a 200 euro**, se si tratta di altri veicoli.

Alla violazione consegue inoltre la sanzione amministrativa accessoria del **divieto di marcia per un periodo di due mesi**, secondo le disposizioni del Titolo III. Le medesime sanzioni si applicano a chi circola con un veicolo adibito a locazione senza conducente e non destinato a tale uso.

L'articolo 84, comma 7, del **codice vigente** punisce con la sanzione **da 430 a 1.731 euro**, per gli autoveicoli e i rimorchi, e **da 42 a 173 euro**, per gli altri veicoli, chi adibisce a locazione senza conducente un veicolo non destinato a tale uso, nonché chi circola con un veicolo adibito a locazione senza conducente e non destinato a tale uso; il comma 8 ricollega alle violazioni dei commi 7 e 7-*bis* la sospensione della carta di circolazione da due a otto mesi.

L'**articolo 285** *(Locazione senza conducente di veicoli per trasporto di cose)* disciplina l'utilizzazione dei **veicoli locati senza conducente nel trasporto di cose**, sia in conto proprio che per conto di terzi, riordinando in un'unica disposizione la disciplina attualmente contenuta in diversi commi dell'articolo 84 del codice della strada e, in particolare, nei commi 2, 3, 4-*bis*, 4-*ter*, 4-*quater*, 4-*quinquies*, 6, 7-bis e 8.

Il **comma 1** consente al locatario di utilizzare **in conto proprio** i veicoli destinati al trasporto di cose solo se aventi massa complessiva a pieno carico non superiore a **6 tonnellate**.

La disposizione riproduce, nella sostanza, il comma 4-*bis* dell'articolo 84 del codice vigente. La soglia coincide con quella prevista dall'articolo 282 dello schema, in base al quale il trasporto di cose in conto proprio con veicoli di massa non superiore a 6 tonnellate è assoggettato alla disciplina del codice senza applicazione della legge n. 298 del 1974.

Il **comma 2** prevede che i veicoli immatricolati per la locazione senza conducente e destinati al trasporto di cose possano essere utilizzati per effettuare trasporto **per conto di terzi** da parte di un'impresa iscritta all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi, ai sensi della legge 6 giugno 1974, n. 298, e, ove richiesto dalla normativa vigente, al **Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada (REN)** di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

La disposizione riformula il comma 3 dell'articolo 84 del codice vigente, che fa riferimento all'«impresa italiana» iscritta all'Albo e, ove necessario, al REN, individua specificamente autocarri, trattori, rimorchi e semirimorchi, autotreni e autoarticolati e prevede che i veicoli siano acquisiti in disponibilità mediante locazione da un'impresa avente sede in uno Stato membro dell'Unione europea. Nel nuovo testo viene pertanto meno, in questo comma, sia il riferimento alla nazionalità italiana dell'impresa utilizzatrice sia l'elencazione analitica delle singole tipologie di veicoli, sostituita dal più generale riferimento ai veicoli destinati al trasporto di cose.

Il **comma 3** disciplina la **locazione nell'ambito dell'Unione europea**, stabilendo che, per effettuare trasporto per conto di terzi, i veicoli destinati al trasporto di cose possono essere oggetto di locazione senza conducente tra imprese stabilite nell'Unione europea e regolarmente abilitate all'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi o di locazione senza conducente, purché i veicoli siano immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di uno Stato membro.

La disposizione riprende il comma 2 dell'articolo 84 del codice vigente, come modificato dall'articolo 24 del decreto-legge n. 69 del 2023 in attuazione della direttiva (UE) 2022/738. Il vigente comma 2 consente infatti, nell'ambito del trasporto di merci su strada per conto di terzi, l'utilizzazione di veicoli locati senza conducente dei quali risulti locataria un'impresa stabilita in uno Stato membro, purché siano immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di qualsiasi Stato membro.

Il **comma 4** individua le **condizioni** alle quali è consentita l'utilizzazione dei veicoli locati ai sensi dei commi 2 e 3. In particolare:

- il **contratto di locazione** deve prevedere esclusivamente la messa a disposizione del veicolo senza conducente e non può essere collegato a un contratto di servizio concluso con la stessa impresa e relativo al personale di guida o di accompagnamento (lettera *a)*);
- il veicolo locato deve essere **esclusivamente a disposizione** dell'impresa che lo utilizza per la durata del contratto, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 284, comma 5, in materia di sublocazione (lettera *b)*);
- il conducente del veicolo locato deve avere un **rapporto giuridico con l'impresa locataria** (lettera *c)*);
- per i veicoli di massa complessiva a pieno carico, compresa quella dei rimorchi, superiore a **1,5 tonnellate**, deve essere effettuata al competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la **comunicazione della targa di immatricolazione** (lettera *d)*).

Le prime tre condizioni corrispondono, con alcune modifiche, a quelle previste dal comma 4-*ter* dell'articolo 84 vigente. In particolare, alla lettera *b)* è introdotta la salvezza della sublocazione ammessa dall'articolo 284, comma 5; alla lettera *c)*, il requisito vigente secondo cui il veicolo deve essere guidato dal «personale proprio dell'impresa che lo utilizza» è sostituito dal più ampio riferimento alla sussistenza di un «rapporto giuridico» tra il conducente e l'impresa locataria.

La lettera d) introduce invece espressamente nel codice l'obbligo di comunicazione della targa al Ministero. Tale previsione si inserisce nel quadro degli obblighi di registrazione e aggiornamento delle informazioni relative ai veicoli nella disponibilità delle imprese di autotrasporto previsti dalla normativa unionale e si coordina, sul piano interno, con l'articolo 284, comma 7, dello schema, che attribuisce a tale comunicazione anche l'effetto di assolvere l'obbligo previsto dall'articolo 78, comma 6. La relazione tecnica precisa che la comunicazione deve essere acquisita e gestita mediante l'Archivio nazionale dei veicoli o altri sistemi informativi già disponibili presso il Ministero, senza istituzione di nuove banche dati o piattaforme autonome.

I **commi 5 e 6** disciplinano la **documentazione da tenere a bordo** ai fini della verifica delle condizioni previste dal comma 4. Deve essere presente, in formato cartaceo o elettronico, il contratto di locazione o un suo estratto autenticato e, quando il conducente non coincida con il locatario, il contratto di lavoro del conducente o un suo estratto autenticato. Tali documenti possono essere sostituiti da documenti equivalenti secondo le disposizioni vigenti.

Le previsioni riproducono sostanzialmente i commi 4-*quater* e 4-*quinquies* dell'articolo 84 vigente.

Il **comma 7** attribuisce al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, la facoltà di stabilire **con decreto**

eventuali **ulteriori criteri limitativi** della locazione senza conducente. Non è previsto un termine per l'adozione del decreto.

Rispetto al comma 6 dell'articolo 84 del codice vigente, non è invece riprodotta la previsione che attribuisce al medesimo decreto anche la definizione delle modalità per il rilascio della carta di circolazione e per l'utilizzazione dei veicoli interessati.

Il **comma 8** reca la **disciplina sanzionatoria**. Chiunque utilizza un veicolo in locazione senza conducente **in violazione delle disposizioni dell'articolo** è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da **500 a 2.000 euro** e alla sanzione amministrativa accessoria del **divieto di marcia per due mesi**, applicata secondo le disposizioni del Titolo III.

La disposizione presenta differenze sostanziali rispetto ai commi 7-bis e 8 dell'articolo 84 vigente. Il comma 7-*bis* sanziona infatti, con il pagamento di una somma da 430 a 1.731 euro, specificamente l'utilizzazione dei veicoli di cui ai commi 2 e 3 **senza il rispetto delle condizioni stabilite dal comma 4-*ter***; il comma 8 vi associa la sospensione della carta di circolazione da due a otto mesi. Il nuovo comma 8:

- eleva a **500-2.000 euro** i limiti della sanzione pecuniaria indicati nel testo codificato vigente;
- sostituisce la **sospensione della carta di circolazione da due a otto mesi** con il **divieto di marcia per un periodo fisso di due mesi**;
- formula la fattispecie in termini più ampi, riferendola all'utilizzazione del veicolo «in violazione delle disposizioni del presente articolo» e non soltanto all'inosservanza delle condizioni corrispondenti all'attuale comma 4-*ter*.

Sotto quest'ultimo profilo, la formulazione dello schema appare quindi suscettibile di ricomprendere anche violazioni di prescrizioni dell'articolo ulteriori rispetto alle condizioni di utilizzazione previste dal comma 4.

L'**articolo 286** *(Locazione senza conducente di autobus)* disciplina la locazione senza conducente degli **autobus** appartenenti alle categorie internazionali **M2 e M3**, riprendendo la disciplina contenuta nel comma 3-*bis* dell'articolo 84 del codice vigente e coordinandola, per condizioni di utilizzo, documentazione, fonte attuativa e regime sanzionatorio, con quella dettata dall'articolo 285 per i veicoli destinati al trasporto di cose.

Il **comma 1** stabilisce che gli autobus immatricolati in locazione senza conducente ai sensi dell'articolo 284, comma 2, possono essere utilizzati per effettuare trasporto in conto terzi da parte di un'impresa iscritta al **Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada (REN)**, di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009.

Il **comma 2** consente la locazione dei veicoli delle categorie M2 e M3 **tra imprese stabilite nell'Unione europea**, regolarmente abilitate all'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone per conto di terzi o di locazione senza conducente, purché i veicoli siano immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di uno Stato membro.

I primi due commi riformulano la disciplina recata dal comma 3-*bis* dell'articolo 84 del codice vigente. Secondo la tavola di raffronto, la nuova formulazione è volta, in particolare, a chiarire che il soggetto che utilizza in locazione autobus delle categorie M2 e M3 per il trasporto di persone per conto di terzi deve essere un'impresa iscritta al REN. Rispetto al testo vigente, che fa riferimento alle imprese autorizzate all'esercizio dell'attività di trasporto di persone su strada, il nuovo testo esplicita quindi direttamente nel codice il requisito dell'iscrizione al Registro elettronico nazionale.

Il **comma 3** individua le **condizioni** alle quali è consentito l'utilizzo degli autobus locati ai sensi dei commi 1 e 2. In particolare:

- il contratto deve avere ad oggetto esclusivamente la **messa a disposizione del veicolo senza conducente** e non deve essere collegato a un contratto di servizio concluso con la stessa impresa e relativo al personale di guida o di accompagnamento (lettera *a)*);
- il veicolo deve essere **esclusivamente a disposizione dell'impresa che lo utilizza** per la durata del contratto, fatta salva la possibilità di sublocazione prevista dall'articolo 284, comma 5 (lettera *b)*);
- il conducente deve avere un **rapporto giuridico con l'impresa locataria** (lettera *c)*);
- deve essere stata effettuata al competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la **comunicazione della targa di immatricolazione dell'autobus** (lettera *d)*).

La disciplina ricalca quella contenuta nell'articolo 285, comma 4, per i veicoli destinati al trasporto di cose. A differenza di quest'ultima, tuttavia, l'obbligo di comunicazione della targa dell'autobus **non è subordinato ad alcuna soglia di massa**. Anche in questo caso la comunicazione assolve, ai sensi dell'articolo 284, comma 7, l'obbligo previsto dall'articolo 78, comma 6.

Il **comma 4** individua la **documentazione da tenere a bordo**, in formato cartaceo o elettronico: il contratto di locazione o un suo estratto autenticato; quando il conducente non coincide con il locatario, il contratto di lavoro del conducente o un suo estratto autenticato; nonché, diversamente da quanto previsto per il trasporto di cose, il **titolo autorizzatorio relativo al servizio in corso di svolgimento**.

Il **comma 5** consente che il contratto di locazione e il contratto di lavoro siano sostituiti da **documenti equivalenti** secondo la normativa vigente. Il

riferimento alla sostituibilità non riguarda invece espressamente il titolo autorizzatorio del servizio.

Il **comma 6** attribuisce al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, la facoltà di stabilire con **decreto** eventuali **ulteriori criteri limitativi della locazione senza conducente di autobus**. Anche in questo caso non è previsto un termine per l'adozione del decreto.

I commi da 3 a 6 riproducono quindi, con gli adattamenti necessari alla specificità del trasporto di persone, l'impostazione dell'articolo 285: condizioni per l'utilizzazione del mezzo, obblighi documentali, equivalenza della documentazione e possibilità di introdurre ulteriori limiti con decreto interministeriale.

Il **comma 7** reca il **regime sanzionatorio**, stabilendo che chiunque utilizza un veicolo in locazione senza conducente **in violazione delle disposizioni dell'articolo** è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da **500 a 2.000 euro** e alla sanzione amministrativa accessoria del **divieto di marcia per due mesi**, secondo le disposizioni del Titolo III.

La formulazione è identica a quella dell'articolo 285, comma 8. Rispetto alla disciplina vigente, dunque, il nuovo testo estende la fattispecie sanzionatoria all'utilizzazione del veicolo in violazione delle disposizioni dell'intero articolo.

L'**articolo 287** *(Locazione senza conducente con facoltà di acquisto, leasing e vendita di veicoli con patto di riservato dominio)* disciplina l'immatricolazione e i profili di responsabilità relativi ai veicoli oggetto di **locazione con facoltà di acquisto o locazione finanziaria** e di **vendita con patto di riservato dominio**.

La disposizione si pone, secondo la relazione illustrativa, «in linea con quanto previsto dal vigente articolo 91 del codice della strada» e la tavola di raffronto la pone a confronto con tale disposizione.

Il **comma 1** prevede che i motoveicoli, gli autoveicoli e i rimorchi locati con facoltà di acquisto siano **immatricolati a nome del locatore**, con specifica annotazione sulla carta di circolazione del nominativo del locatario e della data di scadenza del contratto. L'immatricolazione è effettuata in relazione all'uso cui il veicolo è adibito e a condizione che il locatario sia in possesso dei titoli e dei requisiti eventualmente prescritti dal Titolo VIII. Ai fini della carta di circolazione è considerato intestatario anche il locatore e le medesime indicazioni sono riportate nell'iscrizione al **Pubblico registro automobilistico (PRA)**.

Rispetto all'articolo 91 vigente, il riferimento agli «articoli da 82 a 90» del codice è sostituito dal rinvio al «presente titolo», in coerenza con la nuova collocazione sistematica delle disposizioni relative all'uso dei veicoli.

Il **comma 2** conferma che, ai fini del risarcimento dei danni prodotti a persone o cose dalla circolazione del veicolo, il **locatario è responsabile in solido con il conducente**, ai sensi dell'articolo 2054, terzo comma, del codice civile.

Il **comma 3** disciplina la vendita di veicoli con **patto di riservato dominio**, prevedendo l'immatricolazione del veicolo a nome dell'acquirente e l'annotazione sulla carta di circolazione del nome del venditore e della data di pagamento dell'ultima rata; le medesime indicazioni sono riportate nell'iscrizione al PRA.

Il **comma 4**, con riferimento alle violazioni amministrative previste dal nuovo codice, assoggetta l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria e l'acquirente con patto di riservato dominio alla disciplina dell'**articolo 126**, relativo al principio di solidarietà per il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie.

Il rinvio sostituisce quello operato dall'articolo 91 vigente all'articolo 196, comma 1, del codice della strada e assume essenzialmente funzione di coordinamento con la nuova sistematica del codice. L'articolo 126, comma 2, lettera *b)*, stabilisce infatti direttamente che, in sostituzione del proprietario, rispondono solidalmente con l'autore della violazione, tra gli altri, l'**acquirente con patto di riservato dominio** e l'**utilizzatore a titolo di locazione finanziaria**. La disposizione riprende sotto questo profilo la disciplina dell'articolo 196 vigente.

L'**articolo 288** *(Locazione di monopattini elettrici)* pone a carico degli **operatori di noleggio di monopattini elettrici** obblighi informativi, organizzativi e tecnologici, trasponendo nel nuovo codice disposizioni attualmente contenute nell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, destinate ad essere abrogate, unitamente alle altre disposizioni concernenti i monopattini recate dai commi da 75 a 75-***vicies quinquies***, dall'articolo 292, comma 1, lettera *h)*, dello schema.

Il **comma 1** impone agli operatori di organizzare, in accordo con i comuni territorialmente competenti, **campagne informative** sul corretto uso del monopattino elettrico, di informare gli utenti, mediante le applicazioni digitali utilizzate per il noleggio, sulle disposizioni del codice specificamente applicabili alla circolazione con tali veicoli, compreso l'**obbligo di utilizzo del casco**, e di promuovere il rispetto di tali disposizioni mediante gli strumenti tecnologici disponibili.

La disposizione riprende il contenuto del vigente articolo 1, comma 75-*septiesdecies*, della legge n. 160 del 2019, che già impone agli operatori di organizzare campagne informative, inserire nelle applicazioni digitali di noleggio le regole fondamentali e utilizzare gli strumenti tecnologici utili a favorirne il

rispetto. Il nuovo testo rende tuttavia più puntuale l'obbligo informativo, riferendolo alle disposizioni del nuovo codice specificamente rivolte alla circolazione con monopattino e richiamando espressamente l'uso obbligatorio del casco.

Il **comma 2**, al fine di contrastare il parcheggio dei monopattini elettrici al di fuori delle aree destinate alla sosta e di prevenire intralci alla circolazione veicolare o pedonale e situazioni di degrado urbano, impone agli operatori di disporre, al termine di ogni noleggio, l'**acquisizione obbligatoria di un'immagine fotografica** idonea a comprovare il corretto posizionamento del veicolo. In caso di accertamento della violazione, anche secondo le modalità previste dall'articolo 139, comma 2, secondo periodo, si applica una sanzione amministrativa pecuniaria da **50 a 200 euro all'utente** del veicolo e da **1.000 a 4.000 euro all'operatore di noleggio**.

L'obbligo di acquisizione della fotografia è già previsto dall'articolo 1, comma 75-*sexiesdecies*, della legge n. 160 del 2019, che impone agli operatori, al termine di ogni noleggio, di acquisire una fotografia dalla quale sia chiaramente desumibile la posizione del monopattino sulla pubblica via. Il principale elemento innovativo del comma 2 dello schema è pertanto costituito dalla previsione di uno **specifico apparato sanzionatorio** per la violazione di tale obbligo.

Si rileva inoltre che il **comma 2** formula espressamente l'obbligo di acquisizione dell'immagine fotografica a carico degli operatori di noleggio, ma prevede, in caso di violazione delle disposizioni del comma, una sanzione amministrativa pecuniaria anche a carico dell'utente del veicolo, **senza individuare espressamente il comportamento posto a carico di quest'ultimo**. .

Si segnala, infine, che l'**articolo 139, comma 1, lettera z)**, include l'articolo 288 tra le disposizioni le cui violazioni possono essere accertate mediante rilevamento a distanza, mentre l'alinea del medesimo comma circoscrive tale modalità di accertamento alle «violazioni delle norme di comportamento dei titoli II e III».

TITOLO IX – DISPOSIZIONI FINALI

Articoli 289-293
(Disposizioni finali)

Gli **articoli da 289 a 293** (**Titolo IX**) disciplinano l'adozione del **regolamento di esecuzione e di attuazione**, che deve essere adottato entro novanta giorni dall'entrata in vigore del codice e può sostituire integralmente il regolamento vigente, l'entrata in **vigore** del codice (**1° aprile 2027**) e il suo acquisto di **efficacia** (**1° gennaio 2028** e, comunque, non prima di 180 giorni dall'entrata in vigore del regolamento; ove tale termine scada successivamente, **1° aprile 2028**, subordinatamente all'emanazione del regolamento), il regime transitorio, la destinazione dei proventi e le **abrogazioni**, tra cui quella dell'intero codice della strada vigente.
Ogni richiamo a quest'ultimo contenuto in disposizioni legislative, regolamentari o amministrative si intende riferito alle **corrispondenti disposizioni del codice** in esame o, in mancanza, ai **principi** da esso desumibili.
Tra le novità si segnalano l'istituzione di un **Osservatorio sulla guida automatizzata**, un nuovo elenco delle spese finanziabili con i diritti di motorizzazione, il limite di **25 milioni di euro annui** per le maggiorazioni del compenso incentivante e l'estensione della quota di ammenda destinata al **Fondo contro l'incidentalità notturna**.

Il **Titolo IX** (**articoli da 289 a 293**), rubricato «*Disposizioni finali*» e non suddiviso in capi, **chiude l'articolato** dello schema e precede gli allegati. Le disposizioni in esso contenute disciplinano, in particolare, il **coordinamento con la normativa regolamentare vigente** e l'**entrata in vigore del nuovo codice**, il regime transitorio, la destinazione di determinati proventi, le abrogazioni conseguenti al nuovo assetto normativo e le modalità di aggiornamento del codice.

Secondo la relazione illustrativa, esse sono dirette, sotto diversi profili, ad assicurare la continuità applicativa, a disciplinare il passaggio al nuovo assetto normativo e a garantire il coordinamento e la coerenza del nuovo sistema codicistico.

Sul piano delle materie disciplinate, il Titolo IX riprende e riordina, tra l'altro, disposizioni oggi contenute nel Titolo VII «Disposizioni finali e transitorie» del codice della strada vigente, nonché ulteriori disposizioni collocate in altre parti del medesimo codice. Rilevano, in particolare, le discipline relative ai diritti e ai proventi connessi alle operazioni tecnico-amministrative, alle abrogazioni, alle

norme regolamentari e al regime transitorio e di entrata in vigore; la disciplina della destinazione dei proventi è inoltre coordinata con disposizioni oggi contenute, tra l'altro, negli articoli 142, 195, comma 2-*bis*, e 208 del codice vigente.

Sotto il profilo della delega, le disposizioni del Titolo appaiono principalmente riconducibili ai principi e criteri direttivi di cui all'**articolo 35, comma 3, lettera *a*)**, della **legge 25 novembre 2024, n. 177**, che prevede la riorganizzazione delle disposizioni del codice secondo criteri di ordine e coerenza, nonché il loro coordinamento e armonizzazione con le altre norme di settore.

Con specifico riferimento alla disciplina della destinazione dei proventi recata dall'articolo 291, assume inoltre rilievo il criterio di cui all'**articolo 35, comma 3, lettera *f*), numero 5)**, relativo alla revisione della disciplina sulla destinazione delle entrate derivanti dalle sanzioni per violazioni del codice della strada, al fine di assicurarne l'utilizzo prioritario per gli interventi destinati alla riduzione dei pericoli derivanti dalla circolazione stradale.

Rilevano altresì il **comma 6** del medesimo articolo 35, che prevede l'adozione delle disposizioni necessarie per coordinare il regolamento di esecuzione e di attuazione con le modifiche introdotte in attuazione della delega, e il **comma 8**, che consente l'adozione, entro tre anni dall'entrata in vigore di ciascun decreto legislativo, di decreti legislativi integrativi e correttivi.

L'**articolo 289** (*Disposizioni attuative ed entrata in vigore*), che apre il Titolo IX, disciplina il **coordinamento del regolamento di esecuzione e di attuazione** con il nuovo codice.

Reca inoltre una **clausola di continuità** per i provvedimenti attuativi già adottati e fissa i termini di **entrata in vigore** e di **acquisto di efficacia** del codice stesso.

In particolare, il **comma 1** dispone che le disposizioni necessarie per **coordinare** il regolamento di esecuzione e di attuazione, di cui al d.P.R. n. 495 del 1992, con il nuovo codice siano adottate, **anche mediante l'integrale sostituzione** del medesimo regolamento, entro **novanta giorni** dalla data di **entrata in vigore del nuovo codice**. Il regolamento è adottato su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge n. 400 del 1988.

In riferimento al **nuovo regolamento**, la relazione illustrativa indica che, essendo stato integralmente sostituito il codice vigente, si è ritenuto imprescindibile precisare che anche il previgente regolamento potrà essere integralmente sostituito.

Si segnala che il comma 1 richiama la **legge 24 novembre 2024, n. 177**. Il riferimento corretto è alla **legge 25 novembre 2024, n. 177**.

Il **comma 2** reca una **clausola di continuità amministrativa**. Esso dispone che i **provvedimenti attuativi** adottati ai sensi delle pertinenti disposizioni del d.lgs. n. 285 del 1992 alla data di acquisto di efficacia del codice **restino validi ed efficaci**. Tali provvedimenti possono essere **modificati o sostituiti** con le stesse modalità prescritte per la loro adozione.

La relazione illustrativa indica la finalità di tale previsione nell'esigenza di evitare vuoti regolatori e interruzioni nell'esercizio delle funzioni amministrative e tecniche. Una previsione di analoga funzione era recata, per il passaggio al codice del 1992, dall'articolo 232, comma 3, del codice vigente, che manteneva in vigore le disposizioni regolamentari previgenti fino alla scadenza del termine per l'adozione delle nuove.

Si segnala, inoltre, che, ai sensi del comma 2 dell'articolo 293 dello schema, ogni richiamo al d.lgs. n. 285 del 1992 contenuto in disposizioni legislative, regolamentari o amministrative vigenti si intende riferito alle corrispondenti disposizioni del nuovo codice. In mancanza di queste, il richiamo si intende riferito ai principi desumibili dal codice medesimo. Per approfondimenti, *v. sub.*

Il **comma 3** fissa al **1° aprile 2027 l'entrata in vigore** del codice, unitamente ai relativi **allegati**. Dispone, inoltre, che, a decorrere da tale data, può essere emanato il **regolamento** di cui al comma 1, secondo la procedura prevista dall'articolo 17, comma 1, della legge n. 400 del 1988. Il regolamento **acquista in ogni caso efficacia contestualmente al codice**, in conformità a quanto previsto dal **comma 4**.

Pertanto, poiché il comma 1 prescrive per l'adozione delle disposizioni regolamentari il termine di novanta giorni dall'entrata in vigore del codice, fissata dal comma 3 al 1° aprile 2027, il relativo termine scade il **30 giugno 2027**.

La relazione illustrativa evidenzia che tale previsione consente l'avvio delle attività preparatorie necessarie all'attuazione della riforma. Essa è volta a garantire che le disposizioni di esecuzione del codice siano emanate prima della data in cui il codice acquista efficacia, al fine di consentire un completo ed esaustivo allineamento dei due provvedimenti.

Il **comma 4** disciplina il momento di **acquisto di efficacia** delle disposizioni del codice e dei relativi allegati. Tale momento è fissato al **1° gennaio 2028** e, comunque, non prima che siano decorsi **centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del regolamento** di cui al comma 1. Qualora il termine di centottanta giorni scada successivamente al 1° gennaio 2028, le disposizioni del codice acquistano efficacia il **1° aprile 2028**, **subordinatamente all'emanazione del regolamento**.

Secondo la relazione illustrativa, la disposizione è finalizzata a garantire un **congruo periodo di adeguamento** per le amministrazioni pubbliche, gli organi di polizia stradale, gli operatori economici e i cittadini.

Il termine di centottanta giorni decorre dall'**entrata in vigore del regolamento**, e non dalla sua adozione o emanazione. Ne consegue che l'adozione del regolamento entro il termine di novanta giorni previsto dal comma 1, ossia entro il 30 giugno 2027, non è, di per sé, sufficiente ad assicurare l'acquisto di efficacia del codice al 1° gennaio 2028. A tal fine è necessario che il regolamento **entri in vigore entro il 5 luglio 2027**. Si rammenta in proposito che, salvo che sia altrimenti disposto, i regolamenti divengono obbligatori nel quindicesimo giorno successivo a quello della loro pubblicazione, ai sensi dell'articolo 10 delle disposizioni sulla legge in generale.

• ***La differenza tra l'entrata in vigore e l'efficacia di un provvedimento normativo***

L'**entrata in vigore** è il momento a decorrere dal quale un atto normativo, perfezionato e pubblicato, entra a far parte dell'ordinamento giuridico e diviene **vigente**. Per le leggi, l'articolo 73, terzo comma, della Costituzione prevede che esse entrino in vigore il quindicesimo giorno successivo alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, salvo che le leggi stesse stabiliscano un **termine diverso**. Analoga regola generale è posta, per le leggi e i regolamenti, dall'articolo 10 delle disposizioni sulla legge in generale. Il periodo intercorrente tra la pubblicazione e l'entrata in vigore (*vacatio legis*) è preordinato ad assicurare la conoscibilità del nuovo testo normativo.

L'**efficacia** attiene, invece, all'**idoneità della norma a produrre gli effetti giuridici ad essa propri** e, quindi, a trovare concreta applicazione ai fatti e i rapporti da essa disciplinati. Di regola, entrata in vigore ed efficacia coincidono. Il legislatore può tuttavia stabilire che determinati effetti della disciplina si producano a decorrere da una data successiva a quella dell'entrata in vigore.

Nel periodo intercorrente tra l'entrata in vigore e l'acquisto di efficacia della nuova disciplina possono pertanto trovare applicazione le disposizioni aventi carattere preparatorio o strumentale, ove ciò sia previsto dal legislatore. Nel caso in esame, il **comma 3 dell'articolo 289** dispone espressamente che, a decorrere dalla data di entrata in vigore del codice, può essere emanato il regolamento di esecuzione e di attuazione di cui al comma 1.

I rapporti disciplinati dal codice della strada continuano invece, fino alla data di acquisto di efficacia del nuovo codice, a essere regolati dalla disciplina vigente. L'**articolo 292** dello schema dispone infatti che il d.lgs. n. 285 del 1992 sia abrogato **a decorrere dalla data in cui il nuovo codice acquista efficacia**. Fino a tale data continua, pertanto, a trovare applicazione il codice della strada vigente.

L’**articolo 290** (*Disposizioni transitorie*) reca un insieme di disposizioni dirette a **disciplinare il passaggio** al nuovo assetto normativo e a **coordinare** l’applicazione della nuova disciplina con situazioni e procedimenti sorti nel vigore della normativa previgente.

La relazione illustrativa qualifica tali norme come disposizioni “transitorie e di coordinamento”. Secondo la relazione, esse sono volte a garantire la continuità dell’azione amministrativa, la tutela dell’affidamento dei destinatari e la salvaguardia delle situazioni giuridiche già consolidate.

I **commi 1** e **2** riguardano i **titoli abilitativi alla guida**.

Nel dettaglio, il **comma 1** stabilisce che le **patenti** e gli altri **titoli abilitativi alla guida** rilasciati prima della data in cui il nuovo codice acquista efficacia restano **validi ed efficaci** secondo le disposizioni vigenti al momento del rilascio. I nuovi requisiti, pertanto, non incidono sui titoli già conseguiti.

Il **comma 2** stabilisce, specularmente, che le nuove disposizioni sui criteri e sui requisiti per il rilascio delle patenti e degli altri titoli abilitativi si applicano ai **procedimenti avviati a decorrere dalla data in cui il codice acquista efficacia**. Ne consegue che, quanto ai criteri e ai requisiti di rilascio, ai procedimenti già avviati anteriormente a tale data continua ad applicarsi la disciplina previgente.

La disciplina distingue, quindi, tre situazioni: i titoli già rilasciati, i procedimenti in corso e i nuovi procedimenti. La relazione illustrativa riconduce tale impostazione all’esigenza di garantire certezza giuridica agli interessati e di evitare interferenze con i procedimenti già in corso.

I **commi da 3 a 5** riguardano i soggetti che, alla data del **30 giugno 2015**, erano abilitati a effettuare esami di guida in conformità alla normativa allora vigente. I commi distinguono tre gruppi di categorie di patente:

- AM, A1, A2 e A (**comma 3**);
- C1, C, D1 e D (**comma 4**);
- BE, C1E, CE, D1E e DE (**comma 5**).

Tali soggetti sono autorizzati a effettuare esami per le categorie del rispettivo gruppo, in deroga ai requisiti generali previsti per gli esaminatori. Devono però conseguire la **qualifica iniziale** prescritta per la categoria corrispondente a quella per la quale svolgono la propria attività.

I tre commi prevedono una deroga a quanto disposto dall'«articolo 3, comma 2, punto 2.2, dell'Allegato V.5» e richiedono il conseguimento della qualifica iniziale prescritta dall'«articolo 4, punto 3» del medesimo Allegato.

Si segnala, tuttavia, che tali riferimenti **non trovano riscontro nell'Allegato V.5 allo schema**, recante le modalità di formazione e abilitazione degli esaminatori.

In particolare:

- l'articolo 3, comma 2, dell'Allegato V.5, rubricato *Condizioni generali*, disciplina i requisiti degli esaminatori per le categorie diverse da B, AM e A1 ed è articolato nelle lettere da *a)* a *e)*, senza contenere un «punto 2.2»;
- l'Allegato non contiene un articolo 4: all'articolo 3 segue direttamente l'articolo 5, rubricato *Qualifica iniziale*, che subordina l'idoneità alla funzione di esaminatore alla frequenza di un corso di formazione iniziale e al superamento di un esame finale, con una componente teorica e una pratica.

I rinvii contenuti nei commi da 3 a 5 sembrano riprodurre la numerazione dell'**Allegato IV della direttiva 2006/126/CE**, nel quale il punto 2.2 reca le condizioni generali applicabili agli esaminatori delle categorie diverse dalla B, mentre il punto 2.3, rubricato *Equivalenze*, consente agli Stati membri di autorizzare un esaminatore a svolgere gli esami relativi, rispettivamente, ai gruppi AM-A1-A2-A, C1-C-D1-D e BE-C1E-CE-D1E-DE, previo conseguimento della qualifica iniziale prevista dal punto 3 per una delle categorie appartenenti al gruppo.

Nell'ordinamento interno tale disciplina è stata recepita mediante l'introduzione, nell'Allegato IV al decreto legislativo n. 59 del 2011, del punto 2-bis (*Equivalenze*), relativo ai soggetti che al 30 giugno 2015 già effettuavano gli esami di guida e articolato nei medesimi tre gruppi di categorie.

La **direttiva (UE) 2025/2205**, del 22 ottobre 2025, entrata in vigore il 25 novembre 2025, ha previsto **l'abrogazione della direttiva 2006/126/CE** a decorrere **dal 26 novembre 2029**. Fino a tale data la direttiva del 2006 continua pertanto a costituire, per i profili qui considerati, la disciplina unionale applicabile. La nuova direttiva riproduce comunque nell'Allegato IV, punto 2, n. 4, una disciplina delle equivalenze tra categorie di esaminatori corrispondente ai tre gruppi sopra richiamati.

Il **comma 6** detta la disciplina transitoria degli **accessi e delle diramazioni** di cui all'articolo 256 dello schema, esistenti alla data di acquisto di efficacia del codice (per approfondimenti, si rimanda alla scheda relativa al Titolo VII, Capo II). A tale riguardo, distingue due ipotesi:

- gli accessi e le diramazioni **già esistenti e autorizzati** si intendono **conformi** all'articolo 256, purché non intervengano modifiche sostanziali

della struttura o della destinazione d'uso. Tali modifiche sono soggette alle disposizioni vigenti al momento della realizzazione dell'intervento;

- gli accessi e le diramazioni **già esistenti ma privi di regolare autorizzazione** possono essere autorizzati o regolarizzati dall'autorità competente se ricorrono congiuntamente le seguenti **condizioni**:
  - la conformità alle disposizioni vigenti al momento della loro realizzazione;
  - la verifica, a seguito di motivato accertamento tecnico, che non costituiscano pericolo per la sicurezza né pregiudizio per la fluidità della circolazione.

Resta ferma in ogni caso la facoltà dell'autorità competente di imporre adeguamenti, modifiche o specifiche prescrizioni per motivi di sicurezza stradale, previo accertamento tecnico e con provvedimento motivato.

La possibilità di regolarizzare gli accessi privi di autorizzazione costituisce un **elemento di novità** rispetto al codice vigente, che contiene due previsioni:

- l'articolo 22, comma 2, del decreto legislativo n. 285 del 1992 prevede che gli accessi e le diramazioni già esistenti, ove provvisti di autorizzazione, siano regolarizzati in conformità alle prescrizioni del codice;
- l'articolo 234, comma 1, del medesimo decreto legislativo rimette ai comuni, per gli adeguamenti conseguenti all'articolo 20, la fissazione di un periodo transitorio durante il quale "restano consentiti le occupazioni, le installazioni e gli accessi al momento esistenti".

Il **comma 6** dell'articolo in rassegna introduce invece una presunzione di conformità per gli accessi autorizzati. Per quelli non autorizzati prevede un procedimento di regolarizzazione fondato sia sulla conformità originaria sia sulla verifica della sicurezza attuale.

I **commi 7 e 8** estendono le procedure previste dall'**articolo 16, commi 7 e 8**, dello schema ai **veicoli giacenti** in conseguenza della sanzione accessoria del **fermo amministrativo**, disposta ai sensi della normativa vigente fino alla data di acquisto di efficacia del codice.

Si ricorda che l'articolo 16, comma 7, dello schema prevede che il prefetto pubblichi, con cadenza semestrale, l'elenco dei veicoli giacenti da oltre sei mesi a seguito di **sequestro amministrativo**. Proprietari e obbligati in solido possono assumerne la custodia entro trenta giorni, previo pagamento delle somme dovute. In mancanza, la proprietà passa al custode acquirente, che aliena il veicolo o, se gravemente danneggiato, lo avvia alla rottamazione.

Il comma 8 estende la procedura ai veicoli giacenti presso le depositerie di cui all'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica n. 571 del 1982, a seguito di sequestro, confisca non definitiva, rimozione o dissequestro. Decorso inutilmente il termine, i veicoli sequestrati o dissequestrati si considerano abbandonati e quelli

oggetto di confisca non definitiva si considerano definitivamente confiscati. I veicoli passano quindi alla gestione dell'Agenzia del demanio, secondo le procedure del decreto del Presidente della Repubblica n. 189 del 2001.

Per maggiori approfondimenti, si rimanda alla scheda del Titolo I, Capo II.

La previsione di cui ai **commi 7** e **8** è riconducibile al venir meno del **fermo amministrativo**, la sanzione accessoria che nel codice vigente sottrae il veicolo alla circolazione per un periodo determinato (articolo 214 del decreto legislativo n. 285 del 1992). Il nuovo codice non prevede più tale sanzione e, di conseguenza, l'articolo 16 non la contempla fra le cause di giacenza. Senza la norma transitoria, quindi, i veicoli sottoposti a fermo prima dell'efficacia del nuovo codice non rientrerebbero nelle procedure dell'articolo 16.

Le altre menzioni del fermo presenti nello schema riguardano istituti diversi:

- l'annotazione dei provvedimenti di fermo nel documento unico del veicolo;
- il fermo fiscale, che l'agente della riscossione dispone per debiti non pagati (articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica n. 602 del 1973).

Lo schema fa largo uso, inoltre, dell'**immobilizzazione** del veicolo e del **divieto di marcia**. Tali misure non sostituiscono però il fermo in modo automatico: la loro corrispondenza va verificata in relazione alle singole violazioni.

Il **comma 9** detta una regola speciale per il **primo aggiornamento**, successivo all'acquisto di efficacia del codice, dei **limiti** minimi e massimi delle **sanzioni amministrative pecuniarie**. In particolare, individua, come parametro di partenza per misurare la variazione dell'indice dei prezzi al consumo, il valore dello stesso rilevato alla **data di acquisto di efficacia del codice**, determinata dall'articolo 289, comma 4.

Con riferimento al **comma 9**, si ricorda che, ai sensi dell'articolo 122, comma 2, dello schema, i limiti minimi e massimi delle sanzioni amministrative pecuniarie possono essere aggiornati soltanto in presenza di una variazione, accertata dall'ISTAT, superiore al 5 per cento dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati. 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. I nuovi limiti si applicano dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello di adozione del decreto.

Per maggiori approfondimenti, si rinvia alla scheda del Titolo III, Capo I.

Ai sensi del **comma 9** dell'**articolo 290**, da leggersi in combinato disposto con il **comma 4** dell'**articolo 289** dello schema, la soglia del 5 per cento andrà quindi calcolata rispetto **all'indice** rilevato al 1° gennaio 2028 o, in caso di differimento, al 1° aprile 2028.

La relazione tecnica motiva tale scelta con le sostanziali modifiche apportate dal codice al regime sanzionatorio. Qualifica inoltre tale data come "T0" ai fini della prima rilevazione delle variazioni inflattive successiva al codice.

Il **comma 10**, al fine di agevolare il processo di **trasformazione digitale** con particolare riferimento ai **sistemi di guida automatizzata** di cui all'articolo 87, istituisce presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un **Osservatorio** al quale partecipano rappresentanti dei Ministeri dell'interno, delle imprese e del *made in Italy* e della giustizia, nonché dell'Agenzia per l'Italia digitale (AgID).

Per la partecipazione all'Osservatorio **non sono riconosciuti** compensi, gettoni, emolumenti, indennità o rimborsi di spese comunque denominati.

L'Osservatorio è chiamato a valutare e monitorare, in relazione all'evoluzione tecnologica e alle relative prospettive applicative, i presupposti per la circolazione dei **veicoli a guida totalmente automatizzata**, in funzione delle conseguenti modifiche legislative da recepire nel **primo decreto legislativo integrativo e correttivo** adottato ai sensi dell'articolo 35, comma 8, della legge n. 177 del 2024.

Tale disposizione consente al Governo di adottare decreti integrativi e correttivi entro tre anni dall'entrata in vigore di ciascun decreto legislativo di attuazione della delega.

Si ricorda che l'articolo 87 dello schema disciplina la circolazione dei veicoli a guida automatizzata. Al di fuori degli ambiti di sperimentazione, il comma 3 prevede che al veicolo sovrintenda una persona con funzioni di **controllore**, in possesso dei requisiti individuati con decreto del MIT:

- in **presenza**, fino alla data in cui acquista efficacia il decreto di cui al comma in rassegna (lettera *a)*);
- anche da **remoto**, a decorrere dalla medesima data (lettera *b)*).

Ai sensi del comma 4, il controllore di cui alla lettera *a)* interviene prontamente assumendo la guida nelle situazioni di emergenza. Il controllore di cui alla lettera *b)* è responsabile della circolazione del veicolo anche quando questa si svolge in modalità completamente automatizzata. Ai fini del codice, il controllore è equiparato al conducente.

Per maggiori approfondimenti, si rimanda alla scheda relativa al Titolo II, Capo VI.

L'**articolo 291** (*Disposizioni sulla destinazione di proventi*) riunisce in un'unica disposizione le norme relative alla **destinazione di diverse entrate** connesse alle operazioni di motorizzazione, alle targhe, alle attività di vigilanza sui centri di controllo privati autorizzati e alle sanzioni previste dal codice.

L'articolo riordina e, in alcuni casi, modifica norme oggi contenute nella legge n. 870 del 1986, nel codice della strada vigente e in altre disposizioni speciali.

Secondo la relazione tecnica, le entrate continuano a essere versate al bilancio dello Stato e, nei casi previsti, riassegnate ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del MIT, secondo i meccanismi vigenti.

Il **comma 1** reca disposizioni relative alle **entrate** di cui all'**articolo 15, commi da 2 a 5**, dello schema. Si tratta degli importi dovuti per due tipi di attività:

- le **operazioni di motorizzazione** svolte, su richiesta degli interessati, presso sedi da essi predisposte e con spese interamente a loro carico;
- le **attività di controllo, ispezione e vigilanza**, i cui oneri sono posti a carico dei destinatari.

Si ricorda che, ai sensi dell'articolo 15, comma 2, tali importi sono versati all'entrata del bilancio dello Stato e riassegnati al MIT.

Per maggiori dettagli, si rinvia alla scheda relativa al Capo I, Titolo II.

Nel dettaglio, il **comma 1** dispone che parte di queste entrate è destinata a **maggiorazioni del compenso incentivante** collegato alla professionalità, in favore del personale della competente Direzione generale del MIT e in relazione all'accertato aumento della produttività dei servizi. La destinazione avviene in sede di **accordo di comparto**, entro il limite di **25 milioni di euro annui**. Le maggiorazioni spettano anche al **personale dirigenziale** e a quello delle qualifiche ad esaurimento di ispettore generale e di direttore di divisione di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 748 del 1972.

Il comma dispone, inoltre, che gli importi delle **maggiorazioni per le operazioni urgenti,** di cui all'articolo 15, comma 6 dello schema, sono versati dagli interessati e affluiscono alle entrate dello Stato in un apposito capitolo del MIT, per l'ammodernamento e il miglioramento dei servizi dell'amministrazione, **inclusa la digitalizzazione**.

La citata disposizione aumenta del 50 per cento gli importi delle operazioni richieste con carattere d'urgenza ed effettuate entro tre giorni dalla richiesta; ne sono escluse le omologazioni di cui alle voci 5 e 6 dell'elenco.

La disciplina riprende, con modificazioni, l'**articolo 19, commi da 6 a 10, della legge n. 870 del 1986**, di cui l'articolo 292 dello schema dispone l'abrogazione. Rispetto al testo vigente:

- il limite annuo, oggi fissato in 24 miliardi di lire (circa 12,4 milioni di euro), è elevato a 25 milioni di euro;
- le risorse utilizzabili non provengono più dal complesso delle entrate previste dalla legge n. 870 del 1986, ma dalle sole entrate di cui all'articolo 15, commi da 2 a 5, dello schema;
- la digitalizzazione è espressamente inserita fra le finalità delle maggiorazioni per le operazioni urgenti;
- non è riprodotta la facoltà di corrispondere al personale un acconto pari a tre quinti delle somme.

L'articolo 15 e l'Allegato I.2 dello schema trasferiscono nel nuovo codice la disciplina delle operazioni di motorizzazione oggi contenuta nella legge n. 870 del 1986.

Il **comma 2** disciplina la destinazione dei **diritti dovuti per le operazioni di motorizzazione** elencate nell'Allegato I.2, Capo II, articolo 3, dello schema (tra cui figurano gli esami per conducenti, i duplicati e le certificazioni, le visite e prove dei veicoli e le omologazioni). Tali somme sono versate all'entrata del bilancio dello Stato e riassegnate ai pertinenti capitoli del MIT, ai sensi dell'articolo 15, comma 2.

Le risorse sono destinate al finanziamento delle attività istituzionali del Ministero in materia di **motorizzazione** e, in particolare:

a) gli interventi **previdenziali**, assistenziali e di welfare in favore del personale;
b) la progettazione, la realizzazione, la gestione, la manutenzione e l'evoluzione di **sistemi informativi, banche dati e piattaforme digitali;**
c) le **attrezzature** tecniche, le **infrastrutture** fisiche e digitali, le reti di comunicazione e gli ambienti tecnologici;
d) la protezione **cibernetica**, la sicurezza informatica, la continuità dei servizi digitali e la tutela dei dati;
e) la **manutenzione** delle piattaforme e infrastrutture digitali realizzate con programmi nazionali, dell'Unione europea o del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), compresi i costi di esercizio successivi alla conclusione dei finanziamenti;
f) le piattaforme di **interoperabilità** e di interscambio di dati;
g) la **produzione** e la **conservazione** di documenti, certificazioni, modulistica e supporti;
h) la **formazione** e l'aggiornamento professionale del personale;
i) lo **studio**, la **ricerca**, la **sperimentazione**, l'innovazione e la trasformazione digitale dei servizi della motorizzazione civile.

Nel sistema vigente, la destinazione dei diritti di motorizzazione è regolata dall'articolo 5 del decreto-legge n. 1090 del 1966, che fissa le seguenti **quote massime** degli introiti:

- fino al 10 per cento per misure previdenziali e assistenziali in favore del personale;
- fino al 5 per cento per patenti, carte di circolazione, moduli e stampati;
- fino al 10 per cento per le attrezzature tecniche.

L'articolo 228, comma 2, del codice vigente vi ha aggiunto una quota fino al 10 per cento per il procedimento centralizzato di conferma di validità della patente.

Il **comma 3** rimette al regolamento di esecuzione, adottato ai sensi dell'articolo 289, la determinazione degli **importi** per le operazioni di cui all'**articolo 6 dell'Allegato I.2, Capo IV**, concernente gli **ulteriori diritti per le operazioni tecniche e tecnico-amministrative** dovuti agli enti proprietari delle strade, tra i quali figurano:

- i nulla osta per ciascuna gara fra motoveicoli e fra autoveicoli, sia quelle da includere nel programma annuale, che quelle fuori programma;
- l'approvazione e l'omologazione dei dispositivi segnaletici;
- l'approvazione e l'omologazione dei mezzi tecnici di controllo e di regolazione del traffico e per l'accertamento delle violazioni, nonché dei loro componenti o accessori.

Il regolamento stabilisce anche gli oneri di concessione, autorizzazione, licenze e permessi dovuti agli enti proprietari delle strade. Resta salvo quanto stabilito per i concessionari nelle convenzioni di concessione.

Le risorse sono destinate:

- all'acquisto, al funzionamento e alla manutenzione delle attrezzature tecniche necessarie per i servizi;
- alla vigilanza sul mercato dei veicoli e dei dispositivi connessi;
- alla formazione e all'aggiornamento periodico dell'Archivio nazionale delle strade, ai censimenti della circolazione e allo sviluppo, per quanto di competenza, delle attività di due organismi: il servizio di pubblica utilità svolto dal Centro di coordinamento delle informazioni sul traffico, sulla viabilità e sulla sicurezza stradale (CCISS) e l'Osservatorio nazionale della sicurezza stradale.

La disposizione presenta elementi di continuità con l'articolo 228, commi 3, 5 e 6, del codice della strada. Questo rimette al regolamento le tabelle dei diritti per le operazioni tecniche e degli oneri dovuti agli enti proprietari delle strade e ne destina gli importi alle attrezzature tecniche, ai corsi di qualificazione e aggiornamento del personale, all'Archivio nazionale delle strade e ai censimenti della circolazione.

Rispetto al testo vigente, il comma 3 aggiunge la vigilanza sul mercato e le attività del CCISS e dell'Osservatorio nazionale della sicurezza stradale. Non menziona più, invece, i corsi di qualificazione e aggiornamento del personale.

Il **comma 4** dispone che i proventi delle **quote di maggiorazione** previsti dall'articolo 230, comma 5, destinati alla competente Direzione generale del MIT, siano utilizzati per il **mantenimento** e il **potenziamento** dei **servizi di motorizzazione**, delle relative strutture e infrastrutture e per i **compensi al personale** ivi impiegato.

I criteri di riparto sono stabiliti con **decreto** del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Si ricorda che l'**articolo 230, comma 5**, distingue tra la quota di maggiorazione compresa nel corrispettivo di vendita delle targhe e dei contrassegni e l'ulteriore corrispettivo previsto per gli oneri di personalizzazione della targa.

Il **comma 5** indica che i proventi dei contributi per il **rilascio delle targhe** dei veicoli di interesse **storico** e **collezionistico** di cui all'articolo 230, comma 8 dello schema **concorrono** al conseguimento degli obiettivi di finanza pubblica.

Ai sensi del citato articolo 230, comma 8, in caso di nuova immatricolazione di tali veicoli, il richiedente può ottenere la targa della prima iscrizione al Pubblico registro automobilistico (PRA). Se questa non è disponibile, può ottenere una targa del periodo storico di costruzione del veicolo; in entrambi i casi la targa è conforme alla grafica originale. Il rilascio è subordinato al pagamento di un contributo, stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Per maggiori approfondimenti, si rinvia alla scheda relativa al Capo VI Titolo VI.

Il **comma 6** dispone che i proventi delle tariffe per **le attività di vigilanza sui centri** di cui all'articolo 235, comma 13, affluiscano nell'apposito capitolo di pertinenza del MIT e siano destinati alle medesime finalità previste dal comma 1.

Si segnala, tuttavia, che l'**articolo 235, comma 13**, disciplina le tariffe relative alle **operazioni di revisione**, mentre le tariffe inerenti alle **attività ispettive sui centri di controllo privati autorizzati** sono previste dal **comma 14** del medesimo articolo. I centri di controllo privati sono individuati dal comma 5 e la relativa attività di vigilanza è disciplinata dal comma 7.

Il **comma 7** disciplina la destinazione dei **proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie** spettanti allo **Stato**, ai sensi dell'articolo 148, comma 1, dello schema.

Si ricorda che la citata disposizione prevede, alla lettera *a)*, che spettano allo Stato i proventi delle violazioni 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. Per la loro destinazione, il comma 5 dello stesso articolo rinvia all'articolo 291, comma 7.

In particolare, i proventi sono **destinati**:

a) al MIT, nella misura dell'**80 per cento** del totale annuo, per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione del **Piano nazionale della sicurezza stradale**. In particolare, le risorse finanziano:

- studi, ricerche e propaganda" ai fini della sicurezza stradale, anche attraverso il Centro di coordinamento delle informazioni sul traffico, sulla viabilità e sulla sicurezza stradale (CCISS), istituito dalla legge n. 556 del 1988;
- finalità di educazione stradale, sentito, occorrendo, il Ministero dell'istruzione e del merito;
- l'assistenza e la previdenza del personale della Polizia di Stato, dell'Arma dei carabinieri, della Guardia di finanza, della Polizia penitenziaria e del Corpo forestale dello Stato;
- iniziative e attività di promozione della sicurezza della circolazione;

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.

Per maggiori approfondimenti, si rimanda all'apposito tema, pubblicato sul Portale della documentazione della Camera dei deputati.

b) al MIT, nella misura del **20 per cento** del totale annuo, per **studi**, **ricerche** e **propaganda** sulla sicurezza del veicolo;

c) al Ministero dell'istruzione e del merito, nella misura del **7,5 per cento** del totale annuo, per favorire l'insegnamento dell'educazione stradale nelle istituzioni del sistema nazionale di istruzione.

Si ricorda che a tali risorse rinvia anche l'articolo 9, comma 3, dello schema, per cui le istituzioni scolastiche possono utilizzarle per gli oneri delle attività formative ed educative in materia di sicurezza stradale.

Per maggiori approfondimenti, si rinvia alla scheda relativa al Titolo I, Capo I.

Le percentuali indicate dalle **lettere *a), b)*** e ***c)*** del comma 7, pari rispettivamente all'80, al 20 e al 7,5 per cento, raggiungono complessivamente il **107,5 per cento** del totale annuo. La formulazione riprende quella dell'articolo 208, comma 2, del codice vigente. Quest'ultimo, tuttavia, riferisce la quota dell'80 per cento al «totale annuo» definito ai sensi dell'articolo 2, lettera *x)*, della legge n. 190 del 1991 e la quota del 20 per cento al medesimo totale annuo.

La lettera *a)* continua inoltre a menzionare, tra i beneficiari degli interventi assistenziali e previdenziali, il personale del **Corpo forestale dello Stato**. Il decreto legislativo n. 177 del 2016 ne ha tuttavia disposto l'assorbimento nell'Arma dei carabinieri, per la parte principale delle funzioni e del personale.

Il **comma 8** destina al **Fondo contro l'incidentalità notturna** la quota spettante allo Stato dei proventi derivanti dall'aumento delle sanzioni per alcune violazioni commesse in orario notturno (di cui all'articolo 123, comma 3, lettera *d)*).

Si ricorda che il citato Fondo è stato istituito dall'articolo 6-*bis* del decreto-legge n. 117 del 2007; le sue risorse sono destinate al contrasto degli incidenti stradali nelle ore notturne, in particolare all'acquisto di mezzi per i controlli delle Forze di polizia e a campagne di sensibilizzazione e formazione degli utenti della strada.

Si ricorda altresì che l'articolo 123, comma 3, lettera *d)*, dello schema, prevede che la sanzione sia aumentata di un terzo per le violazioni commesse "dalle ore 22.00 alle ore 7.00", in riferimento ad una serie di disposizioni elencate.

Per maggiori approfondimenti, si rimanda alla scheda relativa al Titolo III, Capo I.

Secondo la relazione tecnica, la disposizione si pone in continuità con l'articolo 195, comma 2-*bis*, del codice vigente, che prevede l'aumento di un terzo per le violazioni commesse "dopo le ore 22 e prima delle ore 7" e ne destina l'incremento al Fondo. Il versamento e la riassegnazione al Fondo sono disciplinati dall'articolo 208, comma 2-*bis*, del medesimo decreto legislativo.

La continuità riguarda dunque il **meccanismo di destinazione**. L'ambito di applicazione dell'aumento, invece, è definito dall'elenco del nuovo articolo 123, che non coincide con quello del codice vigente.

Il **comma 9** destina al **Fondo contro l'incidentalità notturna** una quota pari al **20 per cento dell'ammenda** irrogata con la sentenza di condanna per i reati di cui all'articolo 170 dello schema (guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto stupefacenti).

La disposizione presenta, sotto tale profilo, un ambito applicativo più ampio rispetto alla disciplina vigente. L'articolo 186, comma 2-*octies*, del codice della strada destina infatti al Fondo il 20 per cento dell'ammenda soltanto quando la sentenza di condanna abbia ritenuto sussistente l'**aggravante** relativa alla commissione del reato dopo le ore 22 e prima delle ore 7, prevista dal comma 2-*sexies*. L'articolo 187, comma 1-*quater*, richiama la medesima disciplina per la guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti. Il **comma 9 dell'articolo 291**, invece, non subordina la destinazione della quota alla commissione del reato in orario notturno, ma la riferisce in generale alle ammende irrogate con sentenza di condanna per i reati disciplinati dall'articolo 170.

L'**articolo 292** *(Abrogazioni)* individua espressamente le **disposizioni abrogate** dalla data in cui il nuovo codice **acquista efficacia**.

Si tratta, in particolare:

a) degli articoli 17, 18, 19 e 21 e della tabella 3 della **legge n. 870 del 1986**, recante *Misure urgenti straordinarie per i servizi della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti*.

Le disposizioni abrogate riguardano, in particolare:

- il personale abilitato a effettuare gli esami di guida e le operazioni tecniche (articolo 17);
- le tariffe per le operazioni di motorizzazione, i diritti aggiuntivi e il relativo adeguamento (articolo 18 e tabella 3);
- le operazioni svolte presso sedi predisposte dagli interessati, i compensi al personale, le maggiorazioni relative alle operazioni urgenti e il compenso incentivante (articolo 19);
- la copertura finanziaria degli oneri derivanti dalla legge (articolo 21).

Le materie disciplinate dalle disposizioni abrogate sono riordinate dal nuovo codice e dai relativi allegati, in particolare dall'articolo 15 e dall'Allegato I.2 e, per quanto concerne la destinazione di determinate entrate, dall'articolo 291.

b) del **decreto legislativo n. 285 del 1992**, recante *Nuovo codice della strada*. Si tratta del codice della strada vigente, che viene integralmente abrogato dalla data in cui il nuovo codice acquista efficacia.

c) della **legge n. 85 del 2001**, recante *Delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada*.

La legge ha costituito il fondamento della delega in attuazione della quale è stato adottato, tra l'altro, il decreto legislativo n. 9 del 2002.

d) il **decreto legislativo n. 9 del 2002**, recante *Disposizioni integrative e correttive del nuovo codice della strada, a norma dell'articolo 1, comma 1, della legge 22 marzo 2001, n. 85*.

Il decreto reca prevalentemente disposizioni modificative e integrative del codice della strada vigente, che viene a sua volta integralmente abrogato dal nuovo codice.

e) il **decreto-legge n. 121 del 2002**, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 168 del 2002, recante *Disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale*.

Tra le disposizioni recate dal decreto-legge assume particolare rilievo l'articolo 4, che disciplina l'impiego di dispositivi o mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni senza obbligo di contestazione immediata nei casi e sulle strade ivi individuati. La materia dell'accertamento a distanza delle violazioni è ricondotta, nel nuovo codice, in particolare all'articolo 139.

f) il **decreto legislativo n. 59 del 2011**, recante *Attuazione delle direttive 2006/126/CE e 2009/113/CE concernenti la patente di guida*.

La disciplina dei titoli abilitativi alla guida è riordinata nel nuovo codice, che dedica ai requisiti, alle categorie, al rilascio e alla validità delle patenti i Capi I e II del Titolo V e i relativi Allegati da V.1 a V.5. Ulteriori disposizioni rilevanti sono contenute nel Titolo II, Capo VIII, e nel Titolo III, Capo VI.

g) il **Capo I della legge n. 120 del 2010**, recante *Disposizioni in materia di sicurezza stradale*.

Il Capo I reca modifiche al codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992. L'abrogazione prevista dallo schema è limitata a tale Capo; restano pertanto ferme, salvo diversa disposizione, le ulteriori disposizioni della legge n. 120 del 2010.

h) l'**articolo 1, commi da 75 a 75-*vicies quinquies*, della legge n. 160 del 2019** (legge di bilancio 2020).

I commi richiamati recano la disciplina legislativa dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, concernente, tra l'altro, le caratteristiche tecniche e le dotazioni, le regole di circolazione e di sosta, l'uso del casco, i servizi di noleggio e il regime sanzionatorio. Vi rientrano altresì il **contrassegno identificativo**, disciplinato dal comma 75-*vicies quater*, e l'**obbligo di copertura assicurativa per la responsabilità civile**, previsto dal comma 75-*vicies quinquies*.

Nel nuovo codice tale disciplina è riordinata, in particolare, negli **articoli 62**, **212** e **288**.

L'**articolo 293** *(Aggiornamenti)* reca due **disposizioni di coordinamento** volte ad assicurare, anche successivamente all'adozione del nuovo codice, la **coerenza del sistema codicistico** e a regolare i richiami normativi ancora riferiti al codice della strada vigente, di cui al d.lgs. n. 285 del 1992.

Il **comma 1** stabilisce che ogni intervento normativo incidente sul nuovo codice o sulle materie da esso disciplinate sia disposto mediante **esplicita modifica, integrazione, deroga o abrogazione delle specifiche disposizioni del codice interessate**.

La disposizione introduce, pertanto, una clausola volta a far sì che i successivi interventi normativi nelle materie disciplinate dal codice siano effettuati mediante interventi espressi sul testo codicistico, evitando modifiche meramente implicite.

Il **comma 2** dispone che **ogni richiamo al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285**, contenuto in disposizioni legislative, regolamentari o amministrative vigenti, debba intendersi riferito:

- in primo luogo, alle **corrispondenti disposizioni del nuovo codice**;

- quando non sia individuabile una disposizione direttamente corrispondente, ai **principi desumibili dal nuovo codice stesso**.

La relazione illustrativa attribuisce all'articolo 293 la funzione di assicurare il **coordinamento e la coerenza nel tempo del nuovo codice**, stabilendo, da un lato, che ogni successivo intervento normativo sia effettuato mediante espressa modifica delle relative disposizioni e, dall'altro, che i richiami al codice previgente siano riferiti alle corrispondenti norme del nuovo testo.

INTERVENTI LEGISLATIVI DELL'UNIONE EUROPEA IN CORSO DI ESAME SU MATERIE TRATTATE DALL'ATTO DEL GOVERNO

(a cura del Servizio per i Rapporti con l'Unione europea)

L'AG rinvia in più punti alla normativa dell'UE. Di seguito si segnalano gli interventi legislativi UE in corso di esame che incidono su materie trattate dall'AG, dando conto anche delle valutazioni espresse dalla XIV Commissione della Camera.

Revisioni periodiche e immatricolazioni dei veicoli (articolo 79 e titolo VI, capo VI e capo VII dell'AG)

A livello di Unione europea, sono attualmente in corso i negoziati interistituzionali su una proposta di direttiva che abroga la direttiva 1999/37/CE relativa ai **documenti di immatricolazione dei veicoli** e su una proposta di modifica della direttiva 2014/45/UE relativa ai **controlli tecnici periodici** (**PTI**) **dei veicoli a motore** e dei loro rimorchi, e della direttiva 2014/47/UE relativa ai **controlli tecnici su strada (RSI) dei veicoli commerciali** circolanti nell'Unione (per approfondimenti v. *dossier* predisposto dal Servizio RUE).

Le infografiche sintetizzano le misure proposte. Vengono presentati altresì i rilievi relativi alla proposta sui controlli dei veicoli sollevati dalla XIV Commissione nel documento adottato in esito all'esame di sussidiarietà delle proposte, nonché le modifiche relative alle misure contestate contenute nei mandati negoziali successivamente approvati dal Consiglio e dal Parlamento europeo.

Le misure proposte dalla Commissione europea per i controlli tecnici periodici, i controlli tecnici su strada e l'immatricolazione dei veicoli

Controlli tecnici periodici

- Adeguati ai veicoli nuovi, in particolare **elettrici**, e ai sistemi elettronici di sicurezza
- Nuove prove su **particelle ultrafini (PN)** e **ossidi di azoto (NOx)**, anche per individuare i veicoli manomessi
- Controllo **annuale** per auto e veicoli commerciali leggeri con **più di 10 anni**
- Controllo **annuale** delle emissioni dei veicoli commerciali leggeri
- Obbligo esteso ai **motocicli**

Controlli tecnici su strada

- Verifica dei **sistemi elettronici di sicurezza**
- Controllo obbligatorio del **fissaggio del carico**
- **Telerilevamento** delle emissioni allo scarico e acustiche per tutti i veicoli

Contachilometri

- Letture registrate nelle **banche dati nazionali**
- Obbligo esteso a chi **ripara** o fa **manutenzione** dietro compenso
- Cronologia accessibile agli altri Stati in caso di **nuova registrazione**

Documenti digitali

- **Certificati elettronici** di immatricolazione e di revisione
- Scambio di dati su una **piattaforma comune**
- Auto (M1): revisione fatta in un altro Stato valida per **6 mesi**

I rilievi della XIV Commissione della Camera e i mandati negoziali di PE e Consiglio

Misura	XIV Commissione	Consiglio	Parlamento europeo
Lettura dei contachilometri nelle banche dati nazionali	Troppo oneroso, soprattutto per i mezzi di massa superiore alle 3,5 tonnellate	**ridotto** Solo auto (M1) e veicoli commerciali leggeri (N1); maggiore discrezione per gli Stati membri sulla registrazione delle letture dei contachilometri	**ridotto** Solo auto (M1) e veicoli commerciali leggeri (N1)
Controllo annuale oltre 10 anni	Non proporzionato	**soppresso** Restano le frequenze attuali	**soppresso** Restano le frequenze attuali
Emissioni annuali dei veicoli commerciali leggeri	Eccessivo soprattutto per i mezzi con pochi anni di vita	**soppresso**	**soppresso**
Controllo delle emissioni allo scarico e acustiche tramite telerilevamento	Limita la libertà degli Stati nell'organizzare i controlli	**volontario** Da riesaminare dopo esperienza pratica	**modificato** Screening tecnologicamente neutro
Piattaforma MOVE-HUB	Evitare duplicazioni: c'è già EUCARIS (Italia e altri 31 Paesi)	**flessibile** Ammesse app nazionali o di terzi, EUCARIS compreso	–
Revisione in un altro Stato membro per i veicoli M1 valida per sei mesi	Estenderla ai veicoli commerciali N1, N2 e N3	**esteso** Anche ai veicoli commerciali leggeri N1	**esteso** Anche ai veicoli commerciali leggeri N1

Uso del tachigrafo e limitatori di velocità (articoli 106, 107 e 108 dell'AG)

Il regolamento (CE) n. 561/2006 sui periodi di guida, le interruzioni e i periodi di riposo nel settore dei trasporti su strada, il regolamento (UE) 2019/2144 sulla sicurezza generale (GSR) e la direttiva 92/6/CEE concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità sono oggetto di modifica nell'ambito del c.d. **pacchetto *omnibus* per il settore automobilistico**, presentato a dicembre 2025 dalla Commissione europea e composto da una proposta di regolamento e una proposta di direttiva (per

approfondimenti v. *dossier* predisposto dal Servizio RUE). Su tali proposte saranno avviati i negoziati interistituzionali non appena il Parlamento europeo e il Consiglio avranno adottato il proprio mandato negoziale.

Il peso della batteria non farà più scattare tachigrafo e limitatore di velocità

La batteria porta i furgoni elettrici oltre 3,5 tonnellate, nella categoria N2, dove valgono obblighi che i furgoni tradizionali non hanno. Il pacchetto *omnibus* li rimette alla pari.

	Furgone tradizionale fino a 3,5 t (N1)	**Furgone elettrico** da 3,5 a 4,25 t (N2) **oggi**	**Furgone elettrico** da 3,5 a 4,25 t (N2) **con la proposta**
Tachigrafo intelligente	– non richiesto	✓ obbligatorio	– **esonero possibile** a scelta dello Stato, se usato solo nel trasporto interno
Limitatore di velocità	– non richiesto	✓ obbligatorio	– **non richiesto** né da montare né per circolare

Camper Se usati solo per trasporto non commerciale, gli Stati possono esonerarli anche da periodi di guida e di riposo e dal tachigrafo.

La XIV Commissione ha esaminato congiuntamente le proposte ai fini della verifica di sussidiarietà e ha adottato un documento, i cui contenuti sono sintetizzati nell'infografica.

Il parere della XIV Commissione sul pacchetto *omnibus*

Valutazione delle proposte su tachigrafi, limitatori di velocità e omologazione

Sussidiarietà: valutazione favorevole

Rilievi

- Proporzionalità non pienamente rispettata
- Alcune norme non motivate su **necessità** e **valore aggiunto** europeo

→

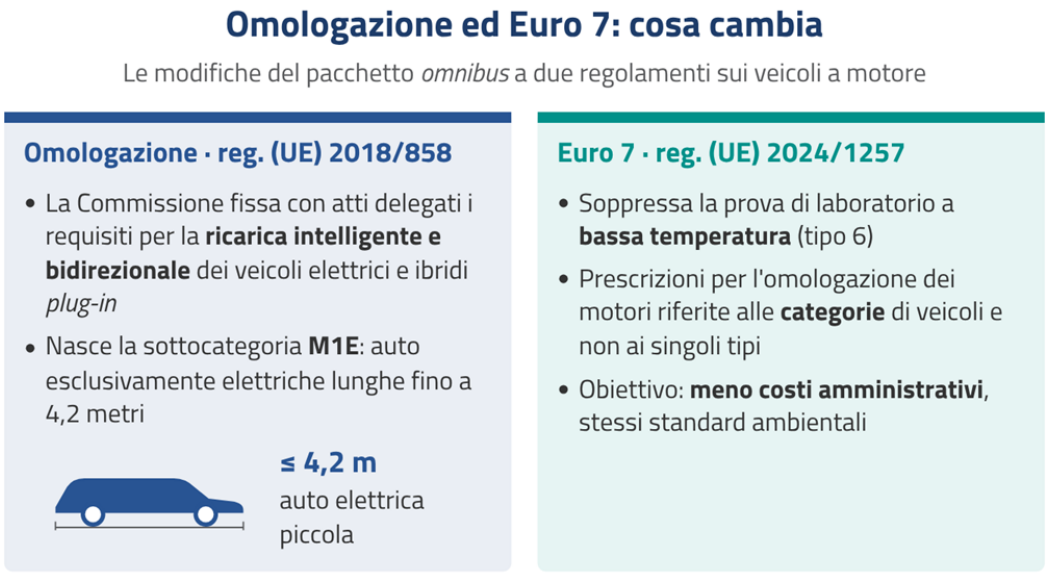
Richieste per i negoziati

- Estendere esenzioni e semplificazioni a **ibridi** e veicoli a **combustibili alternativi**
- Più chiarezza e coerenza nella legislazione sul trasporto stradale, ad esempio con una **definizione armonizzata di N1** (reg. (UE) 2018/858)
- Rispetto della **neutralità tecnologica**

Obblighi dei costruttori, dei distributori e degli importatori, controlli di conformità e richiami (articoli 116, 190, 193, 194, 195, 79, 117 e 191 dell'AG)

Il regolamento (UE) 2018/858 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e il regolamento (UE) 2024/1257 Euro 7 sono oggetto di modifica nell'ambito del c.d. **pacchetto *omnibus* per il settore automobilistico** (per approfondimenti v. *dossier* predisposto dal Servizio RUE).

Sulle proposte la XIV Commissione ha adottato il documento già illustrato (v. *supra*).



Limiti di dimensioni e massa

Sono in corso i negoziati interistituzionali sulla revisione della direttiva 96/93/CE sulle dimensioni e sui pesi massimi dei veicoli stradali (proposta COM(2023)445).

Macchine mobili non stradali (articoli 120 e 210 dell'AG)

La Commissione europea ha presentato una proposta di modifica del regolamento (UE) 2016/1628 relativo alle prescrizioni in materia di limiti di emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante e all'omologazione per i motori a combustione interna destinati alle **macchine mobili non stradali** (*Non-Road Mobile Machinery* – NRMM) per inserire l'idrogeno tra i **carburanti di riferimento** utilizzabili nelle prove di omologazione dei motori o della famiglia di motori previste ai fini dell'omologazione UE (per approfondimenti v. *dossier* predisposto dal Servizio RUE). La XIV Commissione ne ha avviato l'esame ai fini della verifica di conformità al principio di sussidiarietà.