



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE
COMUNICAZIONI E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

Roma, data del protocollo

OGGETTO: Legge 9 novembre 2021 n. 156, di conversione con modificazioni del decreto legge 10 settembre 2021, n. 12 recante “*Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali. Rilascio del permesso provvisorio di guida provvisorio di cui all’art. 126, comma 8-bis) codice della strada.*”
Modifiche alle norme sulla circolazione stradale

ALLE PREFETTURE – UFFICI TERRITORIALI DEL GOVERNO
LORO SEDI

AI COMMISSARIATI DEL GOVERNO PER LE
PROVINCE AUTONOME TRENTO- BOLZANO

ALLA PRESIDENZA DELLA GIUNTA DELLA VALLE D’AOSTA
AOSTA

AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ
SOSTENIBILI
Dipartimento per la Mobilità Sostenibile ROMA

AL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA
Dipartimento per l’Amministrazione Penitenziaria ROMA

DIPARTIMENTO PER L’AMMINISTRAZIONE GENERALE
PER LE POLITICHE DEL PERSONALE DELL’AMMINISTRAZIONE
CIVILE E PER LE RISORSE STRUMENTALI E FINANZIARIE
ROMA

AL COMANDO GENERALE DELL’ARMA DEI CARABINIERI ROMA

AL COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA ROMA

e, per conoscenza:

ALLA SEGRETERIA DEL DIPARTIMENTO DELLA
PUBBLICA SICUREZZA ROMA





Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE
COMUNICAZIONI E PER I REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 267 del 9 novembre 2021 è stata pubblicata la legge 9 novembre 2021, n. 156, in vigore dal 10 novembre 2021, di conversione con modificazioni del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, che apporta molteplici modifiche alle norme sulla circolazione stradale.

In particolare, dette modifiche sono illustrate:

- sul codice della strada, nell'allegata scheda descrittiva (*all. 1*);
- sulla circolazione dei monopattini elettrici, in altra scheda descrittiva (*all. 2*);
- sulla targa prova, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti professionali (c.d. CQC) e sui servizi automobilistici interregionali di competenza statale (servizi di linea di trasporto di persone), nell'ultima scheda descrittiva (*all. 3*).

Le Prefetture – Uffici Territoriali del Governo sono pregate di voler estendere il contenuto della presente ai Corpi e Servizi di Polizia Locale.

Questa Direzione Centrale provvederà per i rispettivi Compartimenti di Specialità e per gli altri uffici della Polizia di Stato.

IL DIRETTORE CENTRALE
Stradiotto

LR

MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA

Testo integrato degli artt. 1, 3, 7, 10¹, 15, 23, 25, 40, 50, 52, 60, 61, 62, 68, 80, 86, 100, 105, 110, 116, 117, 121, 122, 126-bis, 138, 142, 147, 158, 171, 173, 175, 177, 180, 188, 188-bis, 191, 196, 203, 213, 214 e 215-bis del D.lgs. 30.4.1992 n. 285 Codice della Strada e successive modificazioni risultanti dalle modifiche apportate dall'articolo 1, comma 1 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in cui sono evidenziate in neretto le modifiche o le integrazioni. Al testo integrato segue una breve descrizione della modifica intervenuta.

Art. 1

Principi generali

1. La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato
(commi 2, 3, 4, 5 omissis)

Art. 2

Definizione e classificazione delle strade

(commi 1 e 2 omissis)

(comma 3 lettere a- f omissis)

f-bis **ITINERARIO CICLOPEDONALE**: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza **vulnerabile** della strada.

Art. 3

Definizioni stradali e di traffico

1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:
(numeri 1) – 53) omissis)

53-bis) **UTENTE VULNERABILE DELLA STRADA**: pedoni, **persone con disabilità**, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade.
(numeri 54) – 58-BIS) omissis)
(comma 2 omissis)

La modifica interviene nelle definizioni, elencate all'art. 3 comma 1, n. 53-bis. In luogo di "utente debole", viene data la nozione di «utente vulnerabile» e le parole: «disabili in carrozzella» vengono sostituite da «persone con disabilità». La nuova definizione si allinea alla definizione di utente vulnerabile dettata dalla normativa europea, rispetto alla quale, tuttavia, non sono stati compresi i conducenti di ciclomotori e motocicli².

¹ L'art. 10 pur essendo stato oggetto di modifica ad opera del decreto legge 121/2021, viene considerato nella versione attualmente in vigore in conseguenza dell'ulteriore modifica ad opera del decreto legge 146/2021

² V. Commissione Europea del 20.7.2010 (COM-2010- 389 definitivo) "Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni. -Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale" individua come utenti vulnerabili i pedoni, i ciclisti le persone anziane o con disabilità ma anche i conducenti di veicoli motore a due ruote (ciclomotori e motocicli).

Art. 6

Regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati

(commi 1 - 3, omissis)

(comma 4, lettera a) omissis)

b) stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade **con particolare riguardo a quelle che attraversano siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'educazione, la scienza e la cultura (UNESCO).**

(comma 4, lettere c) – f-bis) omissis)

(commi 5 -15 omissis)

All'art. 6, comma 4, viene stabilito, mediante una novella alla lett. b), che l'ente proprietario della strada, nello stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, può dettare una particolare disciplina anche in ragione della circostanza che tali porzioni stradali attraversano siti inseriti nel patrimonio mondiale dell'UNESCO.

Art. 7

Regolamentazione della circolazione nei centri abitati

(comma 1 lettere a) –c) omissis)

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

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

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

3) dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato "permesso rosa";

4) dei veicoli elettrici;

5) dei veicoli per il carico e lo scarico delle merci nelle ore stabilite;

6) dei veicoli adibiti a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;

7) dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite;

(lettere c) e d) omissis)

(commi 2- 15-bis omissis)

Vengono ampliate le possibilità per i sindaci di riservare spazi di sosta riservati mediante propria ordinanza. Oltre che alle fattispecie precedentemente previste (veicoli di polizia stradale, vigili del fuoco e dei servizi di soccorso, veicoli al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria, munite di contrassegno, e servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea) la riserva di posti può essere ordinata anche per i veicoli:

- al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato permesso rosa. Questa nuova previsione deve essere letta in combinato disposto con le modifiche apportate all'art. 158 riguardanti il divieto di sosta in questi spazi, e con il nuovo art. 188-bis che reca la relativa disciplina. La formulazione del testo di legge richiama la tutela, oltre che delle donne in stato di gravidanza, per favorirne la mobilità resa

difficoltosa per la condizione di maternità, anche dei bambini di età non superiore a due anni, per i quali, gli spostamenti potrebbero risultare, parimenti, difficoltosi. La riserva, non potendo essere indirizzata direttamente ai bambini, è riferita ai genitori degli stessi, i quali potranno fruire dei relativi spazi di sosta per servire gli spostamenti del fanciullo dopo aver ottenuto il rilascio del permesso rosa. Quest'ultimo potrà essere utilizzato su qualsiasi veicolo nella disponibilità di uno dei genitori, anche temporanea ovvero occasionale, purché il bambino sia presente a bordo del veicolo ovvero sia stato accompagnato poco prima o stia per essere preso a bordo. Il richiamo specifico ai "genitori" esclude che il permesso rosa possa essere utilizzato per accompagnare il bambino per il quale il permesso è stato richiesto, anche da persona diversa da uno dei genitori dello stesso. La norma in questione per essere pienamente applicata necessita di una norma regolamentare che definisca le caratteristiche e le modalità di rilascio del permesso rosa.

- elettrici. Anche questa previsione deve essere letta in combinato disposto con le modifiche apportate all'art. 158 riguardanti il divieto di sosta in questi spazi. Anche in questo caso si ritiene necessaria una norma regolamentare che definisca le caratteristiche del simbolo che dia il significato per la sosta dei veicoli elettrici e dei veicoli elettrici in ricarica;

- per il carico e lo scarico delle merci nelle ore stabilite; la disposizione deve essere coordinata con quella del comma 1, lettera g) che già prevedeva la possibilità di riservare spazi di sosta per il carico e scarico delle cose per i soli veicoli della categoria N (autocarri). Attraverso il combinato disposto delle due previsioni, ora è possibile riservare spazi di sosta per tutti i veicoli (anche gli autocarri) per il carico e scarico solo delle merci (intese come qualsiasi prodotto naturale o artificiale oggetto di scambio o di commercio) e spazi di sosta per il carico e scarico delle cose solo per gli autocarri, quindi di qualsiasi oggetto anche bagagli e simili.

- adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite.

Art. 10

Veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità

(comma 1 omissis)

(comma 2, lettera a), omissis)

b) il trasporto, che ecceda congiuntamente i limiti fissati dagli articoli 61 e 62, di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici coils e laminati grezzi, eseguito con veicoli eccezionali, che può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, e comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli; qualora siano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi e le apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali si applica sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi la predetta massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro assi, a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei assi, a 108 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a otto assi. Nel caso di trasporto eccezionale per massa complessiva fino a 108 tonnellate effettuato mediante complessi di veicoli a otto assi, con il decreto di cui al comma 10 -bis sono stabilite le specifiche tecniche e le modalità indispensabili per il rilascio della relativa autorizzazione. Fermo quanto previsto dal comma 10 -bis, i richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui sia trasportato un unico pezzo indivisibile»;

(commi 2-bis – 9-bis omissis)

10. L'autorizzazione può essere data solo quando sia compatibile con la conservazione delle sovrastrutture stradali, con la stabilità dei manufatti e con la sicurezza della circolazione. **All'autorizzazione non si applicano le disposizioni dell'articolo 20 della legge 7 agosto 1990, n. 241.** In essa sono indicate le prescrizioni nei riguardi della sicurezza stradale. Se il trasporto eccezionale è causa di maggiore usura della strada in relazione al tipo di veicolo, alla distribuzione del carico sugli assi e al periodo di tempo o al numero dei transiti per i quali è richiesta l'autorizzazione, deve altresì essere determinato l'ammontare dell'indennizzo, dovuto all'ente proprietario della strada, con le modalità previste dal comma 17. L'autorizzazione è comunque subordinata al pagamento delle spese relative agli eventuali accertamenti tecnici preventivi e alla organizzazione del traffico eventualmente necessaria per l'effettuazione del trasporto nonché alle opere di rafforzamento necessarie. Ai limiti dimensionali stabiliti dall'autorizzazione non concorrono le eventuali eccedenze derivanti dagli organi di fissaggio ed ancoraggio del carico.

10-bis. Fermo quanto previsto dal comma 9 -bis, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare entro il 30 aprile 2022, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sentita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono adottate apposite linee guida finalizzate ad assicurare l'omogeneità della classificazione e gestione del rischio, nonché della valutazione della compatibilità dei trasporti in condizioni di eccezionalità con la conservazione delle sovrastrutture stradali, con la stabilità dei manufatti e con la sicurezza della circolazione. In particolare, le linee guida di cui al primo periodo definiscono:

- a) le modalità di verifica della compatibilità del trasporto in condizioni di eccezionalità con la conservazione delle sovrastrutture stradali, con la stabilità dei manufatti e con la sicurezza della circolazione, in coerenza con quanto previsto dalle linee guida di cui all'articolo 14 del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130;
- b) le modalità di rilascio dell'autorizzazione per il trasporto in condizioni di eccezionalità per massa complessiva fino a 108 tonnellate effettuato mediante complessi di veicoli a otto assi di cui al comma 2, lettera b), nonché per i trasporti in condizioni di eccezionalità di un unico pezzo indivisibile eccedente i limiti di massa previsti dalla predetta lettera b), ivi comprese:
 - 1) le specifiche attività di verifica preventiva delle condizioni delle sovrastrutture stradali e della stabilità dei manufatti, interessati dal trasporto in condizioni di eccezionalità, che l'ente e le regioni di cui al comma 6 sono tenuti ad effettuare, anche in considerazione del numero e della frequenza dei trasporti in condizioni di eccezionalità, prima del rilascio dell'autorizzazione;
 - 2) le specifiche modalità di verifica della compatibilità del trasporto in condizioni di eccezionalità con la conservazione delle sovrastrutture stradali e con la stabilità dei manufatti;
 - 3) le specifiche modalità di monitoraggio e controllo delle sovrastrutture stradali e dei manufatti, interessati dal trasporto in condizioni di eccezionalità, differenziate in considerazione del numero e della frequenza dei trasporti in condizioni di eccezionalità;
 - 4) le specifiche modalità di transito del trasporto eccezionale».

(commi 11 – 26 omissis)

L'art. 10 del CDS è stato oggetto di modifica ad opera del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156. In particolare, è stato modificato il comma 2, lettera b), prevedendo dei limiti di massa più bassi rispetto a quelli previsti in precedenza

per i trasporti in condizioni di eccezionalità³. Tuttavia, la disciplina relativa ai veicoli e trasporti eccezionali è stato oggetto di un ulteriore intervento normativo ad opera del Decreto-legge 21 ottobre 2021, n. 146, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215. Infatti, la novella oltre a reintrodurre, con piccole modifiche, il testo del comma 2, lettera b), dell'art. 10 del CDS previgente alla modifica operata dal decreto legge 121/2021⁴, ha modificato il comma 10, inserito il comma 10-bis, e introdotto delle novità di rilievo riguardanti, in particolare, il rilascio delle autorizzazioni.

Al comma 10, è stato aggiunto un periodo con il quale si prevede che per il rilascio delle autorizzazioni non trovano applicazione le disposizioni contenute nell'art. 20 della legge 241/1990 relative all'istituto del "silenzio assenso". In sostanza, non potrà mai considerarsi autorizzato un veicolo o trasporto eccezionale se non viene effettivamente rilasciata l'autorizzazione, neanche nell'ipotesi di mancata risposta dell'ente competente.

Dopo il comma 10, è stato introdotto il comma 10-bis, con il quale è prevista l'emanazione di un decreto del MIMS, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sentita l'ANSFISA⁵ e previa intesa con la Conferenza unificata di cui all'art. 8 del D.lgs. 281/1997⁶. Attraverso il decreto saranno elaborate delle linee guida con le quali, tra le altre cose, saranno stabilite le specifiche tecniche e le modalità indispensabili per il rilascio delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali con massa fino a 108 tonnellate eseguiti con complessi di veicoli a otto assi.

Con i commi 2 e 3 dell'art. 7 del decreto legge 146/2021⁷, si prevede una particolare disciplina relativa alla validità delle autorizzazioni già rilasciate o da rilasciare.

Il comma 2 fa salve le autorizzazioni in corso di validità per i trasporti eccezionali con massa fino a 108 tonnellate, rilasciate prima dell'entrata in vigore delle nuove norme⁸, prevedendo che per le stesse trovano applicazione le disposizioni vigenti al 9 novembre 2021⁹. Tuttavia, tali autorizzazioni si devono considerare valide al massimo fino alla data di entrata in vigore del decreto ministeriale suindicato e comunque non oltre il 30 aprile 2022.

Il comma 3 prevede che le autorizzazioni rilasciate dopo la data di entrata in vigore delle nuove norme¹⁰ potranno riferirsi esclusivamente ai veicoli o trasporti eccezionali con limiti di massa massimi di 86 tonnellate.

Dal combinato disposto dei commi 2 e 3 si evince che le autorizzazioni per i trasporti eccezionali per massa fino a 108 tonnellate non potranno più essere rilasciate fino all'emanazione del decreto

³ In precedenza era prevista la possibilità di raggiungere la massa complessiva massima di 108 tonnellate con i veicoli complessi a otto assi.

⁴ Reintroducendo, quindi, la possibilità di eseguire trasporti in condizioni di eccezionalità per massa fino a 108 tonnellate.

⁵ Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.

⁶ Conferenza Stato - città ed autonomie locali e Conferenza Stato - regioni.

⁷ Testo dei commi 2 e 3 del decreto-legge 146/2021:

2. Fino alla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 10, comma 10-bis, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come introdotto dal comma 1 del presente articolo, e comunque non oltre il 30 aprile 2022, continua ad applicarsi, ai trasporti in condizioni di eccezionalità per massa complessiva fino a 108 tonnellate effettuati mediante complessi di veicoli a otto assi, la disciplina di cui al citato articolo 10 vigente al 9 novembre 2021. Conservano altresì efficacia fino alla loro scadenza le autorizzazioni alla circolazione già rilasciate alla data di entrata in vigore del decreto di cui al citato articolo 10, comma 10-bis, e comunque non oltre il 30 aprile 2022.

3. Fatto salvo quanto previsto dal comma 2, fino alla data di entrata in vigore del decreto di cui all'articolo 10, comma 10-bis, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come introdotto dal comma 1 del presente articolo, l'autorizzazione al trasporto in condizioni di eccezionalità, fermo restando quanto previsto dal citato articolo 10, comma 2, lettera b), quarto periodo, come modificato dal comma 1 del presente articolo, può essere rilasciata esclusivamente entro i limiti di massa complessiva di 38 tonnellate se effettuato mediante autoveicolo isolato a tre assi, di 48 tonnellate se effettuato mediante autoveicolo isolato a quattro assi e di 86 tonnellate se effettuato mediante complessi di veicoli a sei assi.

⁸ Pertanto, fino al 20.12.2021

⁹ Data di vigenza dell'art. 10 del CDS prima della modifica operata dal decreto-legge 121/2021 entrata in vigore il 10 novembre 2021

¹⁰ Pertanto, dal 21.12.2021.

ministeriale suindicato, che disciplinerà le specifiche tecniche e le modalità indispensabili per il rilascio delle autorizzazioni stesse.

Art. 12

Espletamento dei servizi di polizia stradale

(commi 1 e 2 omissis)

3. La prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e la tutela e il controllo sull'uso delle strade possono, inoltre, essere effettuati, previo superamento di un esame di qualificazione secondo quanto stabilito dal regolamento di esecuzione:

a) dal personale dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, dell'Amministrazione centrale e periferica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Dipartimento per i trasporti terrestri appartenente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal personale dell'A.N.A.S., **nonché dal personale, con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali, dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali.**

(comma 3, lettere b – f omissis)

(commi 4 e 5 omissis)

Tra i soggetti che possono svolgere compiti di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e compiti di tutela e controllo sull'uso delle strade, previo superamento di un esame di qualificazione, è stato aggiunto il personale dell'ANSFISA (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali).

Art. 15

Atti vietati

(commi 1-2 omissis)

3. Chiunque viola uno dei divieti di cui al comma 1, lettere c), d), e), f), **e h)** è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 26 a € 102.

3-bis. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1, lettera f-bis), è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria **da euro 216 ad euro 866.**

3-ter. Chiunque viola il divieto di cui al comma 1, lettera i), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 52 ad euro 204.

(comma 4 omissis)

E' stata inasprita la sanzione per chi insozza le strade o le sue pertinenze gettando rifiuti o oggetti dai veicoli in sosta o in movimento. E' stata inasprita, altresì, la sanzione per chi getta cose dai veicoli in movimento. La novella non è intervenuta sulla definizione delle condotte vietate ma solo sull'entità delle sanzioni. Per l'esatta definizione dell'ambito operativo delle due disposizioni si rinvia alle indicazioni fornite con la circolare n. 300/A/11310/10/101/3/3/9 del 12.8.2010.

Art. 23

Pubblicità sulle strade e sui veicoli

(commi 1-4 omissis)

4-bis. È vietata sulle strade e sui veicoli qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell'appartenenza etnica

oppure discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale, all'identità di genere o alle abilità fisiche e psichiche.

4-ter. Con decreto dell'autorità di Governo delegata per le pari opportunità, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e con il Ministro della giustizia, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni del comma 4-bis.

4-quater. L'osservanza delle disposizioni del comma 4-bis è condizione per il rilascio dell'autorizzazione di cui al comma 4; in caso di violazione, l'autorizzazione rilasciata è immediatamente revocata.

(commi 5 - 7 omissis)

7-bis. In deroga al divieto di cui al comma 1, terzo periodo, al centro delle rotatorie nelle quali vi è un'area verde, la cui manutenzione è affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti, è consentita l'installazione di un cartello indicante il nome dell'impresa o ente affidatari del servizio di manutenzione del verde, fissato al suolo e di dimensioni non superiori a 40 cm per lato. Per l'installazione del cartello di cui al presente comma si applicano in ogni caso le disposizioni del comma 4.

(commi 8 – 13 omissis)

13-bis In caso di collocazione di cartelli, insegne di esercizio o altri mezzi pubblicitari privi di autorizzazione o comunque in contrasto con quanto disposto dai commi 1, 4-bis e 7-bis, l'ente proprietario della strada diffida l'autore della violazione e il proprietario o il possessore del suolo privato, nei modi di legge, a rimuovere il mezzo pubblicitario a loro spese entro e non oltre dieci giorni dalla data di comunicazione dell'atto. Decorso il suddetto termine, l'ente proprietario provvede ad effettuare la rimozione del mezzo pubblicitario e alla sua custodia ponendo i relativi oneri a carico dell'autore della violazione e, in via tra loro solidale, del proprietario o possessore del suolo; a tal fine tutti gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 sono autorizzati ad accedere sul fondo privato ove è collocato il mezzo pubblicitario. Chiunque viola le prescrizioni indicate al presente comma e al comma 7 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 4.833 a € 19.332; nel caso in cui non sia possibile individuare l'autore della violazione, alla stessa sanzione amministrativa è soggetto chi utilizza gli spazi pubblicitari privi di autorizzazione; **in caso di violazione del comma 4-bis, il termine è ridotto a cinque giorni e, nei casi più gravi, l'ente proprietario può disporre l'immediata rimozione del mezzo pubblicitario.**

(commi 13-ter – 13-quinquies omissis)

E' stata introdotto il divieto di pubblicità che proponga messaggi sessisti o violenti o stereotipi di genere offensivi o messaggi lesivi del rispetto delle libertà individuali, dei diritti civili e politici, del credo religioso, dell'appartenenza etnica oppure discriminatori con riferimento all'orientamento sessuale, all'identità di genere, alle abilità fisiche e psichiche.

La nuova norma propone nuove condizioni al cui rispetto può essere subordinata la collocazione di cartelli pubblicitari stradali e, quindi, è diretta principalmente a modulare la facoltà di autorizzarne la collocazione da parte degli enti proprietari delle strade.

In funzione della gravità della condotta illecita sopraindicata, si è previsto che il trasgressore debba ottemperare alla diffida a rimuovere il cartello pubblicitario che non rispetta le predette limitazioni entro 5 giorni dalla ricezione della stessa anziché entro 10 come negli altri casi. In caso di particolare gravità, inoltre, l'ente proprietario può disporre l'immediata rimozione della pubblicità abusiva.

Le disposizioni previste dalla nuova norma non sono immediatamente operative perché le sue modalità di attuazione dovranno essere definite attraverso un decreto interministeriale da emanarsi entro novanta giorni. Nelle more di tale normativa di attuazione, si ritiene, che non possano essere

oggetto di sanzione amministrativa o di rimozione forzata i cartelli pubblicitari già installati in difformità al predetto divieto.

E' stata, inoltre, introdotta la possibilità di posizionare cartelli pubblicitari, con dimensioni massime di 40 centimetri per lato, al centro delle rotatorie nelle quali vi è un'area verde, da parte delle imprese o enti che svolgono a titolo gratuito attività di manutenzione dello spazio verde stesso. Il cartello pubblicitario deve essere comunque autorizzato dall'ente proprietario della strada e deve rispettare tutte le altre prescrizioni imposte dal codice della strada e dal relativo regolamento di esecuzione per quanto riguarda i colori, le modalità di installazione, ecc.. Il messaggio contenuto nel cartello pubblicitario può fare esclusivo riferimento al nome dell'impresa o dell'ente che sono affidatari del servizio di manutenzione del verde, escludendo perciò, altri messaggi pubblicitari che possano ingenerare distrazione da parte degli utenti della strada, anche in ragione della particolare configurazione della rotatoria che impone ai conducenti stessi, una particolare attenzione.

Art. 25

Attraversamenti ed uso della sede stradale

(comma 1 omissis)

1-bis. In caso di attraversamento a livelli sfalsati tra due strade appartenenti a enti diversi, ferma restando l'obbligatorietà della concessione di cui al comma 1, le strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità, **ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria**, dell'ente che rilascia la concessione qualora la strada interferita sia di tipo superiore, con riferimento ai tipi definiti dall'articolo 2, comma 2, a quello della strada interferente.

(comma 1-ter omissis)

1-quater. **Fermo restando quanto previsto dai commi 1-bis e 1-ter in relazione agli enti titolari delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, gli enti proprietari e i gestori delle strade interessate dall'attraversamento a livello sfalsato provvedono a disciplinare mediante appositi atti convenzionali le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle predette strutture.**

(commi 1-quinquies- 7 omissis)

La modifica all'art. 25, comma 1-*bis* chiarisce che le strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità dei soggetti indicati nella stessa norma anche ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria. Al fine di ridurre i tempi di sottoscrizione degli atti convenzionali previsti dal citato art. 25 del codice della strada, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, verrà approvato un elenco delle strutture interessate.

Art. 40

Segnali orizzontali

(commi 1-10 omissis)

11. In corrispondenza degli attraversamenti pedonali i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai pedoni **che si accingono ad attraversare la strada o che hanno iniziato l'attraversamento**; analogo comportamento devono tenere i conducenti dei veicoli nei confronti dei ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili. Gli attraversamenti pedonali devono essere sempre accessibili anche alle persone non deambolanti su sedie a ruote; a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi.

La modifica dell'art. 40 tende ad armonizzare la norma con quanto già previsto dall'art. 191, sull'obbligo di cedere la precedenza ai pedoni sugli attraversamenti pedonali anche all'ipotesi in cui i pedoni si accingono ad attraversare la strada oltre che, all'ipotesi in cui hanno iniziato l'attraversamento. Per un approfondimento si rimanda al commento relativo alle modifiche intervenute all'art. 191.

Art. 50 Velocipedi

(comma 1 omissis)

2. velocipedi non possono superare 1,30 m di larghezza, 3,5 m di lunghezza e 2,20 m di altezza.

Art. 52 Ciclomotori

1. I ciclomotori sono veicoli a motore a due o tre ruote aventi le seguenti caratteristiche:

a) motore di cilindrata non superiore a 50 cm, se termico, **o avente potenza non superiore a 4.000 watt, se ad alimentazione elettrica.**

(comma 1, lettera b omissis)

(commi 2 – 4 omissis)

Sono state precisate le caratteristiche alle quali devono corrispondere i ciclomotori inserendo anche quelli ad alimentazione elettrica ed armonizzando, così, la norma del codice della strada con la normativa europea vigente.

Art. 60 Motoveicoli, ciclomotori, autoveicoli e macchine agricole d'epoca e di interesse storico e collezionistico iscritti negli appositi registri

1. **Sono considerati appartenenti alla categoria di veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole d'epoca, nonché i motoveicoli, gli autoveicoli e le macchine agricole di interesse storico e collezionistico.**

2. **Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole** cancellati dal P.R.A. perché destinati alla loro conservazione in musei o locali pubblici e privati, ai fini della salvaguardia delle originarie caratteristiche tecniche specifiche della casa costruttrice, e che non siano adeguati nei requisiti, nei dispositivi e negli equipaggiamenti alle vigenti prescrizioni stabilite per l'ammissione alla circolazione. Tali veicoli sono iscritti in apposito elenco presso il Centro storico del Dipartimento per i trasporti terrestri.

(commi 3-6 omissis)

Con la modifica dell'art. 60, oltre ai motoveicoli e gli autoveicoli, possono essere riconosciuti veicoli d'epoca anche i ciclomotori e le macchine agricole; possono essere, inoltre, riconosciute di interesse storico e collezionistico, oltre ai motoveicoli e gli autoveicoli, anche le macchine agricole.

Le caratteristiche per il riconoscimento di veicolo d'epoca sono indicate nel comma 2 dell'art. 60, che, nella nuova formulazione, riguarda i motoveicoli, i ciclomotori, gli autoveicoli e le macchine agricole.

Le caratteristiche per il riconoscimento di veicolo di interesse storico e collezionistico sono indicate nel comma 4 dell'art. 60 per quanto riguarda i motoveicoli e gli autoveicoli. Invece, per quanto

concerne le caratteristiche per il riconoscimento delle macchine agricole di interesse storico e collezionistico, la disciplina specifica è stata indicata nell'art. 1, comma 2-bis) del decreto legge 121/2021¹¹, secondo il quale, tali veicoli devono avere data di costruzione precedente di almeno quaranta anni da quella della richiesta di riconoscimento nella categoria in questione.

Art. 61 Sagoma limite

(comma 1 omissis)

2. Gli autoarticolati e gli autosnodati non devono eccedere la lunghezza totale, compresi gli organi di traino, di **18,75 m, ferma restando l'idoneità certificata dei rimorchi, o delle unità di carico ivi caricate, al trasporto intermodale strada-rotaia e strada-mare**, sempre che siano rispettati gli altri limiti stabiliti nel regolamento; gli autosnodati e filosnodati adibiti a servizio di linea per il trasporto di persone destinati a percorrere itinerari prestabiliti possono raggiungere la lunghezza massima di 18 m; gli autotreni e filotreni non devono eccedere la lunghezza massima di 18,75 m in conformità alle prescrizioni tecniche stabilite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

2-bis. Gli autosnodati e i filosnodati destinati a sistemi di trasporto rapido di massa possono raggiungere la lunghezza massima di 24 m su itinerari in corsia riservata autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

(commi 3 – 7 omissis)

La lunghezza massima degli autoarticolati e degli autosnodati è portata da 16,50 metri a 18,75. In funzione di tale nuovo limite e nel rispetto delle prescrizioni regolamentari da emanare, potranno essere immatricolati per la circolazione in ambito nazionale, autoarticolati ed autosnodati che raggiungono le dimensioni indicate.

La modifica ha effetto, tuttavia, anche sulle norme riguardanti la corretta sistemazione del carico sui veicoli di cui all'art. 164 e quelle relative ai trasporti eccezionali di cui all'art. 10. Infatti, poiché la modifica della lunghezza massima fa riferimento ad un limite di categoria, gli autoarticolati e gli autosnodati attualmente in circolazione potranno beneficiare di tale previsione ed avere la possibilità di far sporgere longitudinalmente nella parte posteriore oggetti indivisibili, per 3/10 della lunghezza del veicolo, fino al raggiungimento del nuovo limite massimo di lunghezza fissato a m. 18,75, senza essere considerati trasporti eccezionali. In sostanza, un autoarticolato, già immatricolato, lungo 16,50 metri, potrà avere una sporgenza posteriore dovuta al carico indivisibile fino al raggiungimento della nuova lunghezza massima di categoria di m 18, 75 e, quindi, al massimo per 2, 25 metri.

In considerazione di tale nuovo assetto normativo, le autorizzazioni al trasporto eccezionale già rilasciate per autoarticolati con oggetti sporgenti posteriormente entro i limiti sopraindicati e le relative prescrizioni specifiche di circolazione sono da ritenersi non più efficaci.

Per quanto riguarda, invece, l'incremento delle massime dimensioni degli autosnodati o filosnodati destinati al trasporto di persone in servizio di linea (portate da 18 a 24 m), si fa presente che la modifica non potrà ritenersi immediatamente operativa essendo necessaria l'individuazione da parte

¹¹ Testo dell'art. 1, comma 2-bis) del decreto legge 121-2021:

2-bis. Sono classificate d'interesse storico o collezionistico ai sensi dell'articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, le macchine agricole la cui data di costruzione è precedente di almeno quaranta anni a quella della richiesta di riconoscimento nella categoria in questione. Le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6 del citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Governo provvede ad apportare al citato articolo 215 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992 le modifiche necessarie al fine di adeguarlo a quanto disposto dal presente comma.

del MIMS di percorsi privilegiati in cui tali veicolo potranno circolare. Una volta definiti tali itinerari, i predetti veicoli potranno circolare, senza essere considerati veicoli eccezionali ai sensi dell'art. 10 solo sugli stessi itinerari. Ogni spostamento al di fuori di tali percorsi richiederà autorizzazione ai sensi dell'art. 10 e, in caso di violazione, consentirà l'applicazione delle relative sanzioni amministrative.

Art. 62 Massa limite

(commi 1-2 omissis)

3. Salvo quanto diversamente previsto dall'art. 104, per i veicoli a motore isolati muniti di pneumatici, tali che il carico unitario medio trasmesso all'area di impronta sulla strada non sia superiore a 8 daN/cm² e quando, se trattasi di veicoli a 3 o più assi, la distanza fra due assi contigui non sia inferiore ad 1 m, la massa complessiva a pieno carico del veicolo isolato non può eccedere 18 t se si tratta di veicoli a due assi e 25 t se si tratta di veicoli a tre o più assi; 26 t e 32 t rispettivamente, se si tratta di veicoli a tre o quattro assi quando l'asse motore è munito di pneumatici accoppiati e di sospensione pneumatiche ovvero riconosciute equivalenti dal Ministero dei trasporti. **Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere le 19,5 t.**

(commi 4-7 omissis)

Art. 68 Caratteristiche costruttive e funzionali e dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi

(comma 1 omissis)

2. **I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera c) del comma 1 devono essere funzionanti da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità, durante la marcia sia nei centri abitati che fuori dai centri abitati.**

(commi 3-8 omissis)

Con la modifica del comma 2 dell'art. 68 si è previsto che, ai fini della determinazione dell'ambito temporale entro cui è esistito l'obbligo di mantenere funzionanti i dispositivi per le segnalazioni visive dei velocipedi non sia fatta più riferimento al contenuto dell'art. 152, comma 1, il quale, a seguito della modifica intervenuta ad opera della legge 214/2003, non conteneva più alcun riferimento alle ore ed ai casi in cui l'uso dei dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione era obbligatoria. I termini temporali ed i casi in cui i detti dispositivi per le segnalazioni visive dei velocipedi devono essere funzionanti sono stati, perciò, enunciati all'interno del comma 2 modificato, facendo definitivamente chiarezza sul loro effettivo ambito operativo. Tuttavia, la norma non sembra imporre in modo chiaro l'effettivo utilizzo degli stessi dispositivi, nelle ore e circostanze indicate. Infatti, la formulazione del comma 2 come modificato, prevede che i dispositivi devono essere funzionanti ma non anche debbano essere effettivamente in funzione, né l'obbligo di tenere effettivamente accesi i dispositivi di illuminazione può desumersi da altra norma del Codice, visto che la corrispondente previsione generale dell'art. 153 si riferisce solo ai veicoli a motore.

La modifica normativa ha inoltre escluso la limitazione, in precedenza prevista, relativa all'obbligo di dotare il velocipede dei dispositivi di segnalazione visiva solo se circola nelle ore notturne o in caso di scarsa visibilità. Da ciò consegue, perciò che, tutti i velocipedi, eccetto quelli impegnati in competizioni sportive, anche di giorno, devono essere sempre dotati dei dispositivi di segnalazione visiva previsti dalla lettera c) del comma 1 dell'art. 68 CDS anche se, il loro funzionamento, tuttavia, può essere richiesto solo di notte ed in ogni caso di scarsa visibilità.

Da quanto precede, si può desumere che la sanzione amministrativa di cui al comma 8 dell'art. 68 si possa applicare nei seguenti casi:

- mancanza dei dispositivi di segnalazione visiva, in ogni ora e condizione di visibilità, sia di giorno che di notte, salvo che il velocipede sia impegnato in una competizione sportiva;
- inefficienza di dispositivi di segnalazione visiva, seppur presenti in numero e posizione adeguati, nelle ore notturne ed in ogni caso di scarsa visibilità, salvo, anche in tal caso, che il velocipede sia impegnato in una competizione sportiva.

Non può trovare, invece, applicazione la predetta sanzione amministrativa quando, nelle ore notturne e nei casi sopraindicati, i dispositivi di segnalazione visiva siano presenti e funzionanti ma non siano stati effettivamente accesi.

Art. 80 Revisioni

(commi 1-7 omissis)

8. Il Ministro dei trasporti, al fine di assicurare in relazione a particolari e contingenti situazioni operative degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, il rispetto dei termini previsti per le revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ovvero superiore a 3,5 t se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata **ATP e dei relativi rimorchi e semirimorchi**, può per singole province individuate con proprio decreto affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni ad imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitano altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione. Tali imprese devono essere iscritte nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione di cui all'art. 2, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 122. Le suddette revisioni possono essere altresì affidate in concessione ai consorzi e alle società consortili, anche in forma di cooperativa, appositamente costituiti tra imprese iscritte ognuna almeno in una diversa sezione del medesimo registro, in modo da garantire l'iscrizione in tutte e quattro le sezioni.

(commi 9-17 omissis)

17-bis. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da emanare entro quarantacinque giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di riqualificazione delle bombole approvate in conformità al regolamento n. 110 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE R 110) e sono individuati i soggetti preposti alla riqualificazione, al fine di semplificare l'esecuzione della riqualificazione stessa.

Con la modifica di cui all'art. 80, comma 8, si prevede la facoltà di affidare in concessione a imprese di autoriparazione private anche le revisioni periodiche dei rimorchi e dei semirimorchi. La norma completa la modifica già introdotta nell'art. 80 che prevedeva analoga facoltà per veicoli a motore adibiti a trasporto merci, rendendo così effettiva la stessa disposizione.

Art. 86 Servizio di piazza con autovetture, motocicli e velocipedi con conducente o taxi

1. Il servizio di piazza con autovetture **motocicli e velocipedi** con conducente o taxi è disciplinato dalle leggi specifiche che regolano il settore.

Viene ampliato ai motocicli e velocipedi la possibilità di effettuare il servizio di piazza, attualmente prevista solo per le autovetture.

La norma dovrà essere completata attraverso l'aggiornamento delle specifiche disposizioni di settore di cui alla legge 21/1992 che, attualmente, prevedono la possibilità di effettuare servizio di taxi solo con autovetture o con motocarrozze¹².

Pertanto, quando saranno effettuate le modificate alle predetto norme, l'effettuazione di attività di taxi con motocicli (veicoli di cui alla categoria internazionale Le3) o con velocipedi senza aver ottenuto la licenza comunale ovvero violandone le prescrizione potrà essere oggetto delle sanzioni di cui, rispettivamente, ai commi 2 e 3 dell'art. 86. Resta priva di sanzione, invece, l'attività di servizio di piazza effettuato con motocarrozze (veicoli di cui alla categoria internazionale L e4)

Art. 100

Targhe di immatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi

(commi 1-9 omissis)

10. Sugli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi è vietato apporre iscrizioni, distintivi o sigle che possano creare equivoco nella identificazione del veicolo. **I motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuoristrada che prevedono trasferimenti su strada possono esporre, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, in luogo delle targhe di cui ai commi 1 e 2, una targa sostitutiva costituita da un pannello auto-costruito che riproduce i dati di immatricolazione del veicolo. Il pannello deve avere fondo giallo, cifre e lettere nere e caratteristiche dimensionali identiche a quelle della targa che sostituisce ed è collocato in modo da garantire la visibilità e la posizione richieste dal regolamento per le targhe di immatricolazione. Sono autorizzati all'utilizzo della targa sostitutiva i partecipanti concorrenti muniti di regolare licenza sportiva della Federazione motociclistica italiana, esclusivamente per la durata della manifestazione e lungo il percorso indicato nel regolamento della manifestazione stessa.**

(commi 11-15 omissis)

Per i motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuoristrada che prevedono tappe di trasferimento sulla strada, viene introdotta una deroga all'obbligo di esporre la targa di immatricolazione prevista dal comma 2 dell'articolo 100. La deroga si applica esclusivamente (cosiddetto ambito applicativo):

- in favore dei soggetti che risultino essere partecipanti alla gara e che abbiano, altresì, una licenza rilasciata dalla Federazione Motociclistica Italiana;
- nell'ambito della partecipazione del motoveicolo ad una competizione in fuoristrada;
- limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara indicati nel regolamento della manifestazione.

All'interno di questo ambito applicativo, il comma 10 impone delle prescrizioni sull'utilizzo della targa sostitutiva, prevedendo che la stessa abbia:

- fondo giallo;
- cifre e lettere nere;
- caratteristiche dimensionali identiche a quelle della targa che sostituisce;
- collocazione tale da garantire la visibilità e la posizione richieste dal regolamento per le targhe di immatricolazione.

Ciò premesso, per quanto riguarda i profili di carattere sanzionatorio, si ritiene che:

¹² L'art. 1, comma 170, della legge 4.8.2017 n. 124, modificando la legge 21/92 che regola l'attività di autotrasporto di persone con servizi non di linea, aveva previsto per i velocipedi solo la possibilità di effettuare attività di noleggio con conducente.

- qualora non vengano rispettate le prescrizioni relative alle caratteristiche e alle modalità di collocazione della targa sostitutiva, si applica la sanzione di cui all'art. 100, comma 13 (relativa alla violazione delle disposizioni del comma 10). In particolare, tale sanzione troverà applicazione in caso di:

- fondo di colore diverso dal giallo;
- cifre e lettere di colore diverso dal nero;
- dimensioni della targa e dei caratteri diverse da quelle della targa che sostituisce;
- visibilità non garantita;
- collocazione non corretta;

- qualora manchi completamente sia la targa di immatricolazione che quella sostitutiva di identificazione, ovvero la targa sostitutiva sia utilizzata, in luogo di quella di immatricolazione, al di fuori dell'ambito applicativo della deroga di cui al comma 10, si applicano le sanzioni previste dall'art. 100, comma 11, in relazione all'obbligo di cui al comma 2 o, in alternativa, quelle previste dall'art. 102 per le violazioni relative alle ipotesi di smarrimento, sottrazione o distruzione della targa di immatricolazione.

Art. 105

Traino di macchine agricole

1. I convogli formati da macchine agricole semoventi e macchine agricole trainate non possono superare la lunghezza di **18,75 m**. **I convogli che per specifiche necessità funzionali superano, da soli o compreso il loro carico, il limite di lunghezza di 18,75 m possono essere ammessi alla circolazione come trasporti eccezionali; a tali convogli si applicano le norme previste dall'articolo 104, comma 8.**

(commi 2-4 omissis)

Per le macchine agricole complesse la lunghezza massima è stata portata a m 18,75. E' stata inserita, altresì, la possibilità per i convogli che per necessità funzionali superano la lunghezza massima, di circolare come trasporti eccezionali per la cui circolazione devono essere munite di autorizzazione con validità di due anni ai sensi dell'art. 104, comma 8.

Art. 110

Immatricolazione, carta di circolazione e certificato di idoneità tecnica alla circolazione delle macchine agricole

(comma 1 omissis)

2. La carta di circolazione ovvero il certificato di idoneità tecnica alla circolazione sono rilasciati dall'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri competente per territorio; il medesimo ufficio provvede alla immatricolazione delle macchine agricole indicate nell'art. 57, comma 2, lettera a), punto 1) e punto 2), e lettera b), punto 2), ad esclusione dei rimorchi agricoli di massa complessiva non superiore a 1,5 t ed aventi le altre caratteristiche fissate dal regolamento, a nome di colui che dichiara di essere titolare di impresa agricola o forestale ovvero di impresa che effettua lavorazioni agromeccaniche o locazione di macchine agricole, nonché a nome di enti e consorzi pubblici e **commercianti di macchine agricole e, limitatamente alle macchine agricole indicate dall'articolo 57, comma 2, lettera a), numeri 1) e 2), aventi massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 6 t, e ai rimorchi agricoli di cui all'articolo 57, comma 2, lettera b), numero 2), aventi massa complessiva non superiore a 6 t, a nome di colui che si dichiara proprietario.**

2-bis. Al fine di promuovere lo sviluppo delle reti di imprese di cui all'articolo 3 del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 aprile 2009, n. 33, e all'articolo 6-bis, comma 2, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con

modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116, alle reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati, di cui all'articolo 2135 del codice civile, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, è consentita l'immatricolazione ai sensi del comma 2 del presente articolo a nome della rete di imprese, identificata dal codice fiscale, richiesto dalle imprese partecipanti, e dal contratto di rete, redatto e iscritto ai sensi del citato articolo 3 del decreto-legge n. 5 del 2009, da cui risultino la sede, la denominazione e il programma della rete, previa individuazione di un'impresa della rete incaricata di svolgere le funzioni amministrative attribuite dalla legge al proprietario del veicolo.

(commi 3-8 omissis)

Con la modifica all'art. 110, si consente ai privati proprietari di macchine agricole di ridotte dimensioni (trattrici o macchine semoventi aventi massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile non superiore a 6 t, e rimorchi agricoli aventi massa complessiva non superiore a 6 t, a) di immatricolare gli stessi veicoli nome di colui che si dichiara proprietario anche se non è titolare di un'azienda agricola, forestale ovvero di impresa che effettua lavorazioni agromeccaniche o locazione di macchine agricole. La nuova norma condiziona anche l'uso di tali veicoli che, perciò, non è limitato solo alle lavorazioni proprie delle predette imprese ma può essere esteso a tutte le esigenze del proprietario.

Si introduce, inoltre, un nuovo comma 2-bis che consente, alle reti costituite da imprenditori agricoli, singoli o associati, di cui all'articolo 2135 del codice civile, finalizzate anche all'acquisto di macchine agricole, l'immatricolazione delle macchine agricole a nome della rete di imprese.

Art. 116

Patente e abilitazioni professionali per la guida di veicoli a motore

(commi 1-8 omissis)

9. I certificati di abilitazione professionale di cui al comma 8 sono rilasciati dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, sulla base dei requisiti, delle modalità e dei programmi di esame stabiliti nel regolamento. **Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA è necessario che il conducente abbia la patente di categoria A1, A2 o A, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123. Ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KB è necessario che il conducente abbia almeno la patente di categoria B1, nonché l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123. Con decreto del Ministro della salute sono stabilite le modalità con cui anche gli istituti dedicati all'educazione stradale possono erogare la formazione delle nozioni di primo soccorso prevista per i soggetti che intendono conseguire i certificati di abilitazione professionale di cui al secondo e al terzo periodo.**

(commi 10-18 omissis)

Con la modifica dell'art. 116, gli autisti del noleggio con conducente, per conseguire il certificato di abilitazione professionale di tipo KA o se del caso KB devono possedere l'attestazione di aver frequentato un corso di formazione di primo soccorso. Tale corso può essere somministrato anche dalle autoscuole. Per un approfondimento si rimanda alla lettura della circolare del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 34647 del 10.11.2021 (all. 5).

Art. 117
Limitazioni nella guida

(commi 1-2 omissis)

2-bis. Ai titolari di patente di guida di categoria B, per il primo anno dal rilascio non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t. Nel caso di veicoli di categoria M1, ai fini di cui al precedente periodo si applica un ulteriore limite di potenza massima pari a 70 kW. Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide, autorizzate ai sensi dell'articolo 188, purché la persona invalida sia presente sul veicolo. **Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano inoltre se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore.** Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 120 del presente codice, alle persone destinatarie del divieto di cui all'articolo 75, comma 1, lettera a), del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, il divieto di cui al presente comma ha effetto per i primi tre anni dal rilascio della patente di guida.

(commi 3-5 omissis)

E' stata inserita una deroga alle limitazioni di guida imposte per il primo anno di rilascio per i titolari di patente di categoria B (cioè il divieto di guidare autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t e per gli autoveicoli di categoria M1, un ulteriore limite di potenza massima pari a 70 kW), nel caso in cui gli stessi neopatentati siano accompagnati, durante la guida, da una persona seduta al suo fianco che abbia età non superiore a 65 anni, munita di patente B conseguita da almeno 10 anni o che abbia patente di categoria superiore (BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE), anche se conseguita da meno di 10 anni. Anche trattandosi di persona munita di patente di guida, la persona che accompagna il conducente neopatentato assume le funzioni di istruttore ed è responsabile della condotta di guida del neopatentato. Come previsto per l'istruttore durante le esercitazioni di guida, si richiede che la persona che accompagna il neopatentato sia seduta a fianco a lui e sia in grado di intervenire prontamente sui comandi.

Art. 121
Esame di idoneità

(commi 1-10 omissis)

11. Gli esami possono essere sostenuti, previa prenotazione da inoltrarsi non oltre il quinto giorno precedente la data della prova, entro il termine di validità dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida. Nel limite di detta validità è consentito ripetere, **per non più di due volte**, la prova pratica di guida.

Art. 122
Esercitazioni di guida

(commi 1 e 2 omissis)

3. **Agli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando utilizzano veicoli nei quali non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona in funzione di istruttore, non si applicano le disposizioni del comma 2.**

(comma 4 omissis)

5. abrogato

(comma 5-bis omissis)

6. L'autorizzazione è valida per **dodici mesi**.

(comma 7 omissis)

8. Chiunque, autorizzato per l'esercitazione, guida senza avere a fianco, ove previsto, in funzione di istruttore, persona provvista di patente valida ai sensi del comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. Alla violazione consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.

(comma 9 omissis)

La possibilità di esercitarsi alla guida senza istruttore a fianco è stata estesa oltre che per chi deve conseguire la patente di categoria A anche per chi deve conseguire la patente di categoria AM, A1 e A2, precisando, tuttavia, che tale possibilità è prevista solo quando si utilizza un veicolo in cui non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona che funga da istruttore. In sostanza l'istruttore dovrà essere presente solo quando si utilizzano veicoli che hanno il sedile anteriore per il passeggero (quadricicli leggeri, e tricicli adibiti al trasporto di cose). Tuttavia, quando è consentito esercitarsi senza istruttore, è stato eliminato il divieto di eseguire l'esercitazione in luoghi poco frequentati. Di fatto, ora per esercitarsi alla guida per conseguire la patente di categoria AM, A1, A2 e A, è possibile guidare senza istruttore, quando si usa un veicolo che non ha il posto anteriore per il passeggero, su qualsiasi strada ed in qualsiasi condizione di traffico.

Infine, si sottolinea che la validità dell'autorizzazione per esercitarsi alla guida (c.d. foglio rosa) è stata estesa a dodici mesi. Pertanto, tutte le autorizzazioni per esercitarsi alla guida in corso di validità con scadenza a sei mesi, si dovrà intendersi a dodici mesi. Per un approfondimento si rimanda alla lettura della circolare del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 34647 del 10.11.2021 (all. 4).

Art. 126-bis Patente a punti

(commi 1-2 omissis)

3. Ogni variazione di punteggio è comunicata tramite il portale dell'automobilista con le modalità indicate dal Dipartimento per la mobilità sostenibile – Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

(commi 4-6-bis omissis)

La comunicazione dell'avvenuta decurtazione dei punti non sarà più fatta per posta dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ma si avrà per data attraverso la pubblicazione sul portale dell'automobilista. Per un approfondimento si rimanda alla lettura della circolare del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 34647 del 10.11.2021 (all. 5).

Art. 138 Veicoli e conducenti delle Forze armate

(commi 1-11 omissis)

11-bis. I veicoli in dotazione alla Protezione civile nazionale, alla protezione civile della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, agli enti locali e agli enti del Terzo settore, comunque immatricolati, utilizzati per fini istituzionali e servizi di pubblica utilità, possono essere dotati di rimorchio destinato al trasporto di cose, di larghezza massima superiore alla larghezza del veicolo trainante, fermi restando i limiti di cui agli articoli 61 e 62.

(commi 12 e 12-bis omissis).

La larghezza dei rimorchi, di norma, non può superare la larghezza massima della motrice (indicata, di norma, nelle righe descrittive alla pagina 3 della carta di circolazione / DU della motrice).
 Con la modifica dell'art. 138 CDS si consente di derogare a tale limitazione stabilendo che i veicoli in dotazione alla Protezione civile nazionale, alla protezione civile della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano, agli enti locali e agli enti del Terzo settore, comunque immatricolati, possano agganciare rimorchi per il trasporto di cose aventi larghezza superiore a quella della motrice che li traina, nel rispetto, tuttavia, dei limiti dimensionali massimi previsti dall'art. 61 CDS (2,55 m). Tali complessi veicolari, durante la marcia, dovranno comunque garantire le condizioni di visibilità posteriore del conducente ed avere, perciò, idonei specchi laterali.
 La nuova disposizione si riferisce unicamente ai rimorchi per trasporto cose e lascia, perciò, inalterata la disciplina particolare relativa alla massima larghezza del rimorchio per i complessi formati da un autoveicolo ed un caravan o un rimorchio per trasporto di attrezzature turistiche e sportive (TATS)¹³. Riferendosi solo alle dimensioni del veicolo trainato lascia, altresì, impregiudicata la disciplina della sporgenza del carico di cui all'art. 164 CDS (massimo 30 cm per lato dalle luci di posizione posteriori, nel rispetto dei limiti massimi dimensionali previsti dall'art. 61).

Art. 142 Limiti di velocità

(commi 1-12-ter omissis)

12-quater. Ciascun ente locale trasmette in via informatica al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell'interno, entro il 31 maggio di ogni anno, una relazione in cui sono indicati, con riferimento all'anno precedente, l'ammontare complessivo dei proventi di propria spettanza di cui al comma 1 dell'articolo 208 e al comma 12-bis del presente articolo, come risultante da rendiconto approvato nel medesimo anno, e gli interventi realizzati a valere su tali risorse, con la specificazione degli oneri sostenuti per ciascun intervento. **Ciascun ente locale pubblica la relazione di cui al primo periodo in apposita sezione del proprio sito internet istituzionale entro trenta giorni dalla trasmissione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e al Ministero dell'interno. A decorrere dal 1° luglio 2022, il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla ricezione, pubblica in apposita sezione del proprio sito internet istituzionale le relazioni pervenute ai sensi del primo periodo.** La percentuale dei proventi spettanti ai sensi del comma 12-bis è ridotta del 90 per cento annuo nei confronti dell'ente che non trasmetta la relazione di cui al primo periodo, ovvero che utilizzi i proventi di cui al primo periodo in modo difforme da quanto previsto dal comma 4 dell'articolo 208 e dal comma 12-ter del presente articolo, per ciascun anno per il quale sia riscontrata una delle predette inadempienze. Le inadempienze di cui al periodo precedente rilevano ai fini della responsabilità disciplinare e per danno erariale e devono essere segnalate tempestivamente al procuratore regionale della Corte dei conti.

¹³ Il DM 28.5.1985 richiamato anche dalla circolare MIMS 5.11.1997 prot. n. 4563/4184(0) - D.C. IV n. B100, stabilisce, infatti, che in caso di traino di caravan o rimorchi TATS, la larghezza massima del rimorchio non può superare larghezza della motrice + 0,7 m arrotondata a 5 cm superiori. Tale valore è indicato anche nell'etichetta autoadesiva relativa al gancio di traino della motrice. Per tali complessi veicolari si prevede che la motrice deve essere munita di due specchi retrovisori esterni regolabili e/o asportabili che non possono tuttavia sporgere oltre 20 cm dalla sagoma del veicolo di maggiore ingombro trasversale costituente il treno. Il predetto limite di 20 cm, tuttavia, può non essere osservato qualora il bordo inferiore dello specchio sia ad un'altezza non inferiore a 2 m dal suolo.

Art. 147

Comportamento ai passaggi a livello

(commi 1-3 omissis)

3-bis. Il mancato rispetto di quanto stabilito dal comma 3 può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, conformi alle caratteristiche specificate dall'articolo 192 del regolamento.

(commi 4-6 omissis)

6-bis. I dispositivi di cui al comma 3-bis possono essere installati anche dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria a sue spese.

Si introduce la possibilità di accertare da remoto le violazioni riguardanti i comportamenti da tenere ai passaggi a livello attraverso dispositivi di rilevamento automatico che, tuttavia, devono essere omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I dispositivi possono essere installati anche dai gestori dell'infrastruttura ferroviaria, ma le violazioni possono essere accertate solo dagli organi di polizia stradale di cui all'art. 12. Tra questi è presente anche il personale dell'ente ferrovie dello Stato e delle ferrovie in concessione che espleta funzioni ispettive o di vigilanza.

Art. 158

Divieto di fermata e di sosta dei veicoli

1. La fermata e la sosta sono vietate:

(lettere a)-h) omissis)

h-bis). negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici;

h-ter). negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257;

(lettera e) omissis)

2. La sosta di un veicolo è inoltre vietata:

(lettere a)-d) omissis)

d-bis). negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico;

(lettere e)-g) omissis)

g-bis). negli spazi riservati alla sosta dei veicoli a servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni muniti di permesso rosa;

(lettere h)-o-bis) omissis)

(commi 3-e 4 omissis)

4-bis. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2, lettera g), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 80,00 ad euro 328,00 per i ciclomotori e i moto-veicoli a due ruote e da euro 165,00 ad euro 660,00 per i restanti veicoli.

5. Chiunque viola le disposizioni del comma 1 e delle lettere d), h) e i) del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 41 a € 168 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da € 87 a € 344 per i restanti veicoli.

(commi 6 e 7 omissis)

Con la modifica dell'art. 158, si disciplina il divieto di sosta nei nuovi spazi riservati introdotti con la modifica dell'art. 7.

Si interviene, in primo luogo, sugli spazi riservati ai veicoli elettrici. Attraverso la modifica della lettera h-bis) e l'introduzione della nuova lettera h-ter) del comma 1, si è distinta la disciplina della sosta riservata ai veicoli elettrici da quella della sosta per la ricarica dei veicoli elettrici, chiarendo definitivamente l'ambito di applicazione del divieto che, con la precedente formulazione non appariva molto chiaro.

- Nel primo caso (lett h bis), la sosta o anche la semplice fermata è vietata a tutti i veicoli diversi da quelli elettrici. Anche per i veicoli elettrici, la segnaletica può imporre, comunque, limiti temporali di validità e di durata massima della sosta.
- Nel secondo caso (lett h ter), invece, la sosta o la fermata è vietata sia per tutti i veicoli diversi da quelli elettrici che per quelli elettrici che non sono effettivamente in ricarica o che non hanno bisogno di ricarica (veicoli ibridi non plug-in). Questa norma prevede, altresì, l'applicazione della sanzione amministrativa anche per i veicoli elettrici che, pur essendo collegati all'impianto di ricarica, hanno completato tale operazione da più di 1 ora. Questa limitazione non trova, tuttavia, applicazione se la ricarica è completata dalle ore 23 alle ore 7, consentendo ai veicoli elettrici la ricarica di permanere sullo stallo di sosta riservata in tale periodo di tempo, senza necessità di spostare il veicolo. Il limite di 1 ora dal termine della ricarica, anche negli orari notturni indicati, trova, tuttavia, inderogabile applicazione nei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257. In tali stalli di sosta, il veicolo che ha completato la ricarica deve essere, perciò, comunque rimosso entro 1 ora dal completamento dell'operazione anche se essa è avvenuta nel periodo di tempo compreso tra le 23 e le 7.

La nuova norma vieta la fermata e la sosta negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni previste dalla norma in caso di sosta o di semplice fermata su tali spazi occorre precisare che:

- per quanto riguarda gli spazio di stazionamento degli scuolabus questi dovranno essere delimitati da idonea segnaletica orizzontale e dal segnale composito indicante la riserva di sosta;
- per quanto riguarda la fermata dei mezzi destinati al servizio scolastico, diversamente da quanto previsto per la fermata degli autobus e filobus di linea¹⁴, le sanzioni amministrative previste dalla norma in commento non sono applicabili se lo spazio di fermata non è stato oggetto di specifica delimitazione con adeguata segnaletica orizzontale, collocata in prossimità del segnale stradale di cui all'art 135 del regolamento di esecuzione del codice della strada indicante la fermata dello scuolabus. La riserva di uno spazio per la fermata dello scuolabus richiede necessariamente, ai sensi dell'art, 7 codice della strada, anche l'individuazione degli orari in cui è operativo il servizio che corrispondono con quelli in cui è vietata la sosta, lasciando intendere che, al di fuori di tali orari, la sosta sia libera.

Per la piena applicazione dei nuovi divieti di sosta negli spazi riservati ai titolari di permesso rosa, ai veicoli elettrici ed ai veicoli elettrici in ricarica e per la determinazione delle caratteristiche della segnaletica orizzontale per le fermate degli scuolabus, sarà necessario un intervento regolamentare che individui le caratteristiche dei simboli che contraddistinguano tali spazi.

¹⁴ La lettera d) del comma 2 dell'art. 158 CDS stabilisce infatti che la sosta sia vietata negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus di linea e dei veicoli circolanti su rotaia precisando che, ove questi spazi non siano delimitati mediante idonea segnaletica orizzontale, la sosta sia comunque vietata ad una distanza dal segnale di fermata inferiore a 15 m.

Art. 171

Uso del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote

(commi 1 e 1-bis omissis)

2. Chiunque viola le presenti norme è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 83 a € 332. Quando il mancato uso del casco riguarda un **minore** trasportato, della violazione risponde **anche** il conducente.

(commi 3-5 omissis)

Attraverso la modifica dell'art. 171, il conducente risponde del mancato uso del casco da parte del passeggero in concorso con lo stesso, prescindendo dall'età di quest'ultimo. Precedentemente il conducente rispondeva in proprio solo quando il passeggero privo di caso era minorenne. In sostanza, qualora un passeggero, sia minorenne che maggiorenne, non indossa il casco protettivo, dovrà essere contestata la violazione allo stesso ed anche al conducente con separato verbale. Resta ferma l'applicazione della disciplina di cui all'art. 2 della legge 689/1981 riguardante l'impossibilità di assoggettare a sanzione amministrativa i minorenni.

Art. 173

Uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida

(comma 1 omissis)

2. E' vietato al conducente di far uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, **smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante** ovvero di usare cuffie sonore, fatta eccezione per i conducenti dei veicoli delle forze armate e dei Corpi di cui all'articolo 138, comma 11, e di polizia. E' consentito l'uso di apparecchi a viva voce o dotati di auricolare purché il conducente abbia adeguate capacità uditive ad entrambe le orecchie che non richiedono per il loro funzionamento l'uso delle mani.

(commi 3 e 3-bis omissis)

Si estende ad altri strumenti il divieto di fare uso, durante la marcia degli apparecchi radiotelefonici. Il divieto ora riguarda anche smartphone, computer portatili, notebook, tablet e qualsiasi altro dispositivi assimilabile a questi. Si introduce, inoltre, la precisazione per la quale il divieto non riguarda l'utilizzo degli apparecchi indicati in senso assoluto, ma soltanto quando lo stesso comporta l'allontanamento delle mani dal volante. Il divieto deve essere letto in combinato disposto con quanto previsto dal secondo periodo del comma 2, il quale consente l'utilizzo degli stessi apparecchi solo quando non necessitano dell'uso delle mani. In sostanza, durante la marcia, l'utilizzo degli apparecchi suindicati non è possibile se si rende necessario distogliere anche una sola mano dal volante.

Art. 175

Condizioni e limitazioni della circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali

(comma 1 omissis)

2. E' vietata la circolazione dei seguenti veicoli sulle autostrade e sulle strade di cui al comma 1:

a) **velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici se a motore termico, ovvero di potenza inferiore a 11 kW se a motore elettrico, e motocarrozzette di cilindrata inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico;**

(lettere b-i omissis)

(commi 3-17 omissis)

Nell'insieme dei mezzi a due ruote cui è vietato circolare su strade extraurbane sono inseriti i mezzi elettrici con potenza inferiore a 11 kilowatt. Di conseguenza, solo i veicoli elettrici a due ruote con potenza uguale o superiore a 11kW potranno circolare sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali. La modifica normativa consente, implicitamente, la circolazione sulle strade suindicate anche i titolari di patente di categoria A1 (quindi anche i sedicenni) che guidano un veicolo con potenza uguale a 11 kW (sempreché il veicolo stesso abbia un rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/Kg) cosa che, invece, è esclusa per i veicoli con motore termico, atteso il limite della cilindrata di 150cc che va oltre quello previsto per la categoria A1. Il nuovo limite non trova applicazione per le motocarrozze (motociclo con sidecar laterale) per le quali resta applicabile solo il limite di cilindrata di 150 cc se a motore termico. Ciò lascia intendere che tali veicoli, se a motore elettrico, possono circolare sulle predette strade se hanno potenza superiore a 4 Kw.

Art. 177

Circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, di protezione civile e delle autoambulanze

1. L'uso del dispositivo acustico supplementare di allarme e, qualora i veicoli ne siano muniti, anche del dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu è consentito ai conducenti degli autoveicoli e motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio e di protezione civile come individuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti su proposta del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri, a quelli del Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico del Club alpino italiano, nonché' degli organismi equivalenti, esistenti nella regione Valle d'Aosta e nelle province autonome di Trento e di Bolzano a quelli delle autoambulanze e veicoli assimilati adibiti al trasporto di plasma ed organi, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. **L'uso dei predetti dispositivi è consentito altresì ai conducenti dei motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria e, comunque, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sono definite le tipologie di motoveicoli di cui al secondo periodo e le relative caratteristiche tecniche e sono individuati i servizi urgenti di istituto per i quali possono essere impiegati i dispositivi.** I predetti veicoli assimilati devono avere ottenuto il riconoscimento di idoneità al servizio da parte del Dipartimento per i trasporti terrestri. L'uso dei predetti dispositivi è altresì consentito ai conducenti delle autoambulanze, dei mezzi di soccorso anche per il recupero degli animali o di vigilanza zoofila, nell'espletamento dei servizi urgenti di istituto, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con il medesimo decreto sono disciplinate le condizioni alle quali il trasporto di un animale in gravi condizioni di salute può essere considerato in stato di necessità, anche se effettuato da privati, nonché' la documentazione che deve essere esibita, eventualmente successivamente all'atto di controllo da parte delle autorità di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1. Agli incroci regolati, gli agenti del traffico provvederanno a concedere immediatamente la via libera ai veicoli suddetti.

(commi 2-5 omissis)

Art. 180

Possesso dei documenti di circolazione e di guida

(commi 1-7 omissis)

8. Chiunque senza giustificato motivo non ottempera all'invito dell'autorità di presentarsi, entro il termine stabilito nell'invito medesimo, ad uffici di polizia per fornire informazioni o esibire documenti ai fini dell'accertamento delle violazioni amministrative previste dal presente codice, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 430 a € 1.731. Alla violazione di cui al presente comma consegue l'applicazione, da parte dell'ufficio dal quale dipende

l'organo accertatore, della sanzione prevista per la mancanza del documento da presentare, con decorrenza dei termini per la notificazione dal giorno successivo a quello stabilito per la presentazione dei documenti. **L'invito a presentarsi per esibire i documenti di cui al presente articolo non si applica nel caso in cui l'esistenza e la validità della documentazione richiesta possano essere accertate tramite consultazione di banche di dati o archivi pubblici o gestiti da Amministrazioni dello Stato accessibili da parte degli organi di polizia stradale, ad eccezione delle ipotesi in cui l'accesso a tali banche di dati o archivi pubblici non sia tecnicamente possibile al momento della contestazione.**

Si prevede che, per alcuni documenti di circolazione stradale di cui il conducente non è in possesso durante un controllo, non possa essere richiesta la successiva esibizione ai sensi dell'art. 180 c. 8. In particolare, ferma restando l'applicazione della sanzione di cui al comma 7 dell'art. 180 per mancanza di documento a bordo, non si dovrà richiedere la successiva esibizione del documento mancante qualora l'esistenza ed il contenuto dello stesso sia verificabile attraverso banche dati consultabili dagli organi di polizia stradale.

Il principio sopraenunciato, che era già stato oggetto di direttive operative per tutti gli organi di polizia stradale con la circolare n. 300/A/1/44248/109/16/1 del 12.08.2003, trova tuttavia una nuova limitazione imposta dalla norma: infatti in caso di controllo stradale in cui il conducente del veicolo non rechi al seguito uno dei documenti suindicati, si dovrà procedere in ogni caso con la contestazione della violazione di cui ai commi 1 e 7, e, qualora l'esistenza ed il contenuto dei documenti sia verificabile attraverso una banca dati, non si dovrà richiederne l'esibizione.

Naturalmente, qualora durante il controllo, per qualsiasi ragione la verifica presso la banca dati non sia tecnicamente possibile, permane l'obbligo di esibire i documenti presso un Ufficio di Polizia, e la circostanza dovrà essere dettagliatamente descritta nel verbale di contestazione. A titolo esemplificativo si elencano i documenti consultabili attraverso la banca dati del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili:

- Patente di guida;
- Carta di circolazione;
- Certificato di assicurazione (consultabile anche attraverso il portale dell'automobilista);
- Certificato di circolazione dei ciclomotori;
- Autorizzazione alla circolazione di prova;
- Certificato di abilitazione professionale (CAP);
- Certificato di formazione professionale per il trasporto di materiali pericolosi (CFP);
- Autorizzazione per esercitarsi alla guida (foglio rosa);
- Licenza per trasporto merci in conto proprio.

Art. 188

Circolazione e sosta dei veicoli al servizio di persone invalide

(commi 1-3 omissis)

3-bis. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati.

4. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2 o ne faccia uso improprio, e' soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di **una somma da euro 168 ad euro 672.**

5. Chiunque usa delle strutture di cui al comma 1, pur avendone diritto, ma non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione prescritta dal comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di **una somma da euro 87 ad euro 344.**

Si introduce la possibilità di fruire gratuitamente degli stalli di sosta a pagamento a favore dei titolari di CUDE (contrassegno unificato disabili europeo), qualora gli spazi a questi riservati non siano disponibili o occupati. Pertanto, in una zona in cui non sono disponibili stalli di sosta per i disabili, sarà possibile sostare gratuitamente esponendo il contrassegno. Qualora gli stalli per i disabili siano presenti, solo se al momento sono occupati da altri veicoli sarà possibile fruire gratuitamente degli spazi a pagamento. Naturalmente, in quest'ultimo caso gli stalli riservati ai disabili dovranno risultare occupati nel momento in cui il titolare del contrassegno inizia la sosta e non per tutta la durata della stessa, atteso che, nel frattempo, qualche posto potrebbe liberarsi. Tale norma entrerà in vigore dal 1° gennaio 2022 come previsto dall'art. 1, comma 1-ter del decreto legge 121/2021.

Art. 188-bis

Sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni

- 1. Per la sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni gli enti proprietari della strada possono allestire spazi per la sosta, mediante la segnaletica necessaria, per consentire ed agevolare la mobilità di tali soggetti secondo le modalità stabilite nel regolamento.**
- 2. Per usufruire delle strutture di cui al comma 1, le donne in stato di gravidanza o i genitori con un bambino di età non superiore a due anni sono autorizzati dal comune di residenza, nei casi e con le modalità, relativi al rilascio del permesso rosa, stabiliti dal regolamento.**
- 3. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2, o ne faccia uso improprio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87,00 a euro 344,00.**
- 4. Chiunque, pur avendone diritto, usa delle strutture di cui al comma 1 non osservando le condizioni ed i limiti indicati nell'autorizzazione prescritta dal comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 42,00 a euro 173,00.**

Si introduce l'art. 188-bis che va a disciplinare la sosta dei veicoli per i titolari di permesso rosa. Tale norma deve essere letta in combinato disposto con gli articoli 7 e 158 che disciplinano, rispettivamente, la possibilità di destinare spazi di sosta ai veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, ed i relativi divieti. Anche per questa norma, si ritiene che per la piena applicazione occorre una norma regolamentare che definisca le modalità di rilascio e le caratteristiche del permesso rosa.

Art. 191

Comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni

- 1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali o si trovano nelle loro immediate prossimità. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo o si trovano nelle sue immediate prossimità, quando a essi non sia vietato il passaggio. Resta fermo il divieto per i pedoni di cui all'articolo 190, comma 4. (commi 2-4 omissis)**

Attraverso la modifica dell'art. 191 si ridisegna la disciplina relativa alla precedenza da cedere ai pedoni che attraversano la sede stradale in corrispondenza degli attraversamenti pedonali. La

disposizione deve essere coordinata con le nuove disposizioni dell'art. 40 CDS che hanno dettato regole analoghe diversificando le condotte degli utenti della strada.

Il comma 1, primo periodo disciplina la precedenza ai pedoni che attraversano la sede stradale dove non è presente una regolazione semaforica o un agente, il secondo periodo, invece, disciplina la precedenza ai pedoni quando i veicoli effettuano svolte su strada in cui esiste un attraversamento pedonale semaforizzato.

Per quanto riguarda la prima ipotesi, nella precedente formulazione era previsto che i conducenti dovessero fermarsi quando i pedoni stavano attraversando la sede stradale sulle strisce pedonali e che dovevano dare la precedenza rallentando e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che si accingevano ad impegnare le strisce pedonali. In sostanza, quando un pedone si trovava già sulle strisce il conducente del veicolo doveva sempre fermarsi, obbligo che, invece, non era imperativo ma da attuare solo se effettivamente necessario, quando il pedone era in procinto di attraversare¹⁵.

Con la nuova formulazione, è stata eliminata la circostanza relativa ai pedoni che si accingono ad attraversare la strada, perché tale caso è stato traslato nella nuova formulazione dell'art. 40 ed è stata esclusa anche la possibilità di rallentare senza fermarsi prevista nella precedente normativa

La nuova disciplina dell'art. 191, quindi, prevede che i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza rallentando e fermandosi in ogni caso, ai pedoni che si trovano già sugli attraversamenti pedonali. Tale obbligo è stato esteso anche al caso in cui il pedone non stia attraversando sulle strisce ma in prossimità di esse, in conformità ad un consolidato indirizzo giurisprudenziale¹⁶.

Pertanto, qualora un pedone stia attraversando la sede stradale fuori dalle strisce ma nelle immediate vicinanze delle stesse, si dovrà cedergli comunque la precedenza rallentando e fermandosi. In tal caso, tuttavia, rimane ferma la disciplina di cui all'art. 190, comma 2, che obbliga i pedoni ad attraversare la sede stradale servendosi delle strisce. Pertanto nella situazione descritta, il veicolo deve cedere la precedenza al pedone ma quest'ultimo potrà essere sanzionato ai sensi del richiamato art. 190.

Il secondo periodo del comma 1, come detto, disciplina la precedenza ai pedoni in caso di svolta a destra. Si tratta dell'ipotesi in cui sia presente un semaforo che dia la possibilità al pedone di attraversare e contemporaneamente al veicolo di svoltare a destra per immettersi sulla strada in cui il pedone sta attraversando. Infatti, in tutti gli altri casi in cui non è presente il semaforo, trova sempre applicazione il primo periodo del comma 1. Anche in questo caso è stata prevista una disciplina sostanzialmente identica al caso sopraindicato, imponendo al conducente l'obbligo di rallentare e fermarsi di fronte al pedone che attraversa ed è stata introdotta anche la circostanza che il medesimo obbligo è imposto anche quando il pedone si trova nella immediata prossimità delle strisce pedonali e non attraversa su di esse.

In entrambi i casi sopraindicati, se il conducente non rallenta e non si ferma trovano applicazione le sanzioni previste dall'art. 191 con decurtazione di 8 punti dalla patente.

Diverso è invece il caso previsto dall'art. 40 secondo cui, il conducente che si approssima ad un attraversamento pedonale deve fermarsi in ogni caso per consentire al pedone di attraversare quando questi ha appena iniziato l'attraversamento, senza averlo impegnato in situazione di pericolo rispetto ai veicoli che sopraggiungono, ovvero, pur non avendo ancora impegnato l'attraversamento, è fermo sul bordo della strada in corrispondenza di esso, manifestando inequivocabilmente l'intenzione di attraversare. In tali casi trovano applicazione le sanzioni, meno gravi, dell'art. 40 e 146 c. 2 CDS, con decurtazione di 2 punti dalla patente.

¹⁵ Nella normativa previgente, si poteva applicare la cosiddetta precedenza di fatto, ovvero la situazione in cui l'obligato a cedere il passo al pedone, giungeva nel punto ideale di incontro della sua traiettoria con quella del pedone stesso con tale anticipo rispetto a questo da poter passare in ogni caso per primo sempre creare nessuna situazione di pericolo, e senza che fosse necessario che il pedone eseguisse una manovra di rallentamento per favorire la precedenza al veicolo. Pertanto, non esisteva un vero e proprio obbligo di arrestare il veicolo in ogni caso potendosi applicare, in questo caso solo l'obbligo di rallentare in prossimità dell'attraversamento.

¹⁶ Per la Cassazione, il sinistro non è imputabile al pedone che attraversa in prossimità delle strisce. Secondo la Corte, la distanza dalle stesse entro la quale il pedone può attraversare con precedenza deve essere valutata in base al complessivo quadro dell'avvenimento infortunistico. V, Cass. Pen, Sez. IV, n. 47204/2019.

Per quanto indicato:

- nell'ipotesi in cui un veicolo ometta di fermarsi per dare la precedenza al pedone che si accinge ad attraversare la strada sulle strisce senza averle ancora impegnate ovvero che ha appena iniziato l'attraversamento senza che la sua traiettoria intersechi ancora quella dei veicoli che sopraggiungono, ricorrerà la violazione di cui all'art.40, comma 1 e 146, comma 2;
- in tutte le altre ipotesi, invece, in cui il conducente non rallenta e/o non si ferma a dare la precedenza al pedone che sta attraversando sugli attraversamenti o in prossimità di essi, troverà sempre applicazione l'art. 191 che deve ritenersi prevalente rispetto al richiamato art. 40.

Art. 196 Principio di solidarietà

1. Per le violazioni punibili con la sanzione amministrativa pecuniaria il proprietario del veicolo ovvero del rimorchio, nel caso di complesso di veicoli, o, in sua vece, l'usufruttuario, l'acquirente con patto di riservato dominio o l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, è obbligato in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questi dovuta, se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà. Nelle ipotesi di cui all'articolo 84 **il locatario, in vece del proprietario, risponde solidalmente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione;** in quelle di cui all'articolo 94, comma 4-bis, risponde solidalmente l'intestatario temporaneo del veicolo. Nei casi indicati all'articolo 93, commi 1-bis e 1-ter, e all'articolo 132, delle violazioni commesse risponde solidalmente la persona residente in Italia che ha, a qualunque titolo, la disponibilità del veicolo, se non prova che la circolazione del veicolo stesso è avvenuta contro la sua volontà.

(commi 2-4 omissis)

Attraverso la modifica dell'art. 196, si chiarisce definitivamente la controversa interpretazione della norma che nel tempo era stata data dalla giurisprudenza di legittimità, secondo la quale nell'ipotesi di locazione ai sensi dell'art. 84, il proprietario doveva considerarsi sempre obbligato solidalmente insieme al locatario. Con la modifica del secondo periodo del comma 1, è ora previsto espressamente che l'unico obbligato in solido con l'autore della violazione è il locatario ed il proprietario non può essere chiamato in causa. Infatti, rispetto alla formulazione precedente è stato aggiunto che il locatario risponde *in vece del proprietario* e, quindi al posto dello stesso.

Art. 203 Ricorso al prefetto

1. Il trasgressore o gli altri soggetti indicati nell'art. 196, nel termine di giorni sessanta dalla contestazione o dalla notificazione, qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta nei casi in cui è consentito, possono proporre ricorso al prefetto del luogo della commessa violazione, da presentarsi all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore ovvero da inviarsi agli stessi con raccomandata con ricevuta di ritorno **o per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità previste dall'articolo 65 del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.** Con il ricorso possono essere presentati i documenti ritenuti idonei e può essere richiesta l'audizione personale.

1-bis. Il ricorso di cui al comma 1 può essere presentato direttamente al prefetto mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento **o trasmesso per via telematica, a mezzo di posta elettronica certificata o di altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo**

le modalità previste dall'articolo 65 del codice di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82. In tale caso, per la necessaria istruttoria, il prefetto trasmette all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore il ricorso, corredato dei documenti allegati dal ricorrente, nel termine di trenta giorni dalla sua ricezione.
(Commi 2 e 3 omissis)

La modifica normativa formalizza una prassi già adottata dal Ministero dell'Interno. Infatti, la possibilità di trasmissione per posta elettronica certificata dei ricorsi al prefetto era già stata prevista dalla circolare del Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali n. 17166 del 14 novembre 2014, in attuazione delle disposizioni risultanti dal combinato disposto del menzionato articolo 203, comma 1-bis, e dell'articolo 48 del decreto n. 82/2005.

Per un ulteriore approfondimento si rimanda al contenuto della circolare n. 2021/25198 del 24.11.2021 del Dipartimento per l'amministrazione generale per le politiche del personale dell'amministrazione civile e per le risorse strumentali e finanziarie di questo Dicastero (all. 6).

Art. 213

Misura cautelare del sequestro e sanzione accessoria della confisca amministrativa

(commi 1 e 2 omissis)

3. Nelle ipotesi di cui al comma 5, qualora il soggetto che ha eseguito il sequestro non appartenga ad una delle Forze di polizia di cui all'articolo 16 della legge 1° aprile 1981, n. 121, le spese di custodia sono anticipate dall'amministrazione di appartenenza. La liquidazione delle somme dovute alla depositaria spetta alla prefettura-ufficio territoriale del Governo. Divenuto definitivo il provvedimento di confisca, la liquidazione degli importi spetta all'Agenzia del demanio, a decorrere dalla data di **ricezione** del provvedimento **adottato dal prefetto**.

(comma 4 omissis)

5. All'autore della violazione o ad uno dei soggetti con il medesimo solidalmente obbligati che rifiutino ovvero omettano di trasportare o custodire, a proprie spese, il veicolo, secondo le prescrizioni fornite dall'organo di polizia, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.814 a euro 7.261, nonché' la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi. In caso di violazione commessa da minorenne, il veicolo è affidato in custodia ai genitori o a chi ne fa le veci o a persona maggiorenne appositamente delegata, previo pagamento delle spese di trasporto e custodia. Quando i soggetti sopra indicati si rifiutino di assumere la custodia del veicolo o non siano comunque in grado di assumerla, l'organo di polizia dispone l'immediata rimozione del veicolo e il suo trasporto presso uno dei soggetti di cui all'articolo 214-bis. Di ciò è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. Il veicolo è trasferito in proprietà al soggetto a cui è consegnato, senza oneri per l'erario, quando, decorsi cinque giorni dalla comunicazione di cui al periodo seguente, l'avente diritto non ne abbia assunto la custodia, pagando i relativi oneri di recupero e trasporto. Del deposito del veicolo è data comunicazione mediante pubblicazione nel sito internet istituzionale della prefettura-ufficio territoriale del Governo competente; **la medesima comunicazione reca altresì l'avviso che, se l'avente diritto non assumerà la custodia del veicolo nei successivi cinque giorni, previo pagamento dei relativi oneri di recupero e custodia, il veicolo sarà alienato anche ai soli fini della sua rottamazione.** La somma ricavata dall'alienazione è depositata, sino alla definizione del procedimento in relazione al quale è stato disposto il sequestro, in un autonomo conto fruttifero presso la tesoreria dello Stato. In caso di confisca, questa ha ad oggetto la somma depositata; in ogni altro caso la medesima somma è restituita all'avente diritto. **Nel caso di veicoli sequestrati in assenza dell'autore della violazione, per i quali non sia stato possibile rintracciare contestualmente il proprietario o altro obbligato**

in solido, e affidati a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-bis, il verbale di contestazione, unitamente a quello di sequestro recante l'avviso ad assumerne la custodia, è notificato senza ritardo dall'organo di polizia che ha eseguito il sequestro. Contestualmente, il medesimo organo di polizia provvede altresì a dare comunicazione del deposito del veicolo presso il soggetto di cui all'articolo 214-bis mediante pubblicazione di apposito avviso nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione. Qualora, per comprovate difficoltà oggettive, non sia stato possibile eseguire la notifica e il veicolo risulti ancora affidato a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-bis, la notifica si ha per eseguita nel trentesimo giorno successivo a quello di pubblicazione della comunicazione di deposito del veicolo nell'albo pretorio del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione.

(comma 6 omissis)

7. Avverso il provvedimento di sequestro è ammesso ricorso al prefetto ai sensi dell'articolo 203. Nel caso di rigetto del ricorso, il sequestro è confermato. La declaratoria di infondatezza dell'accertamento si estende alla misura cautelare ed importa il dissequestro del veicolo ovvero, nei casi indicati al comma 5, la restituzione della somma ricavata dall'alienazione. Quando ne ricorrono i presupposti, il prefetto dispone la confisca con l'ordinanza ingiunzione di cui all'articolo 204, ovvero con distinta ordinanza, stabilendo, in ogni caso, le necessarie prescrizioni relative alla sanzione accessoria. Il prefetto dispone la confisca del veicolo ovvero, nel caso in cui questo sia stato **alienato**, della somma ricavata. Il provvedimento di confisca costituisce titolo esecutivo anche per il recupero delle spese di trasporto e di custodia del veicolo.

(commi 8-10 omissis)

10-bis. Il provvedimento con il quale è disposto il sequestro del veicolo è comunicato dall'organo di polizia precedente ai competenti uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile di cui al comma 10 per l'annotazione al PRA. In caso di dissequestro, il medesimo organo di polizia provvede alla comunicazione per la cancellazione dell'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e al PRA.

Con la modifica dell'art. 213, si disciplina la procedura di avviso al proprietario del veicolo nel caso in cui il sequestro sia effettuato in sua assenza ed in assenza anche del trasgressore. Per tali particolare ipotesi, diversamente dai casi in cui al sequestro assiste il trasgressore, anche non proprietario del veicolo, prevale l'esigenza di avvisare direttamente il proprietario del mezzo dell'avvenuto sequestro finalizzato alla confisca dello stesso, allo scopo di consentire a questi di assumerne la custodia, evitando le relative spese ed il trasferimento del veicoli in proprietà al custode acquirente. Nulla è, invece, innovato, nel caso in cui il sequestro sia attuato alla presenza del trasgressore in cui si procede alla pubblicazione dell'avviso di ritiro attraverso il sito istituzionale della Prefettura competente, come previsto dal 6° periodo del comma 5 dell'art. 213.

Nel nuovo caso disciplinato, si prevede la necessità di procedere alla notifica del verbale di sequestro del veicolo, contenente l'avviso di assumerne la custodia entro cinque giorni, unitamente al verbale di contestazione, nei confronti del proprietario del veicolo tutte le volte in cui il sequestro è operato in assenza del trasgressore. La notifica deve essere fatta tempestivamente con le modalità di cui all'art. 201, comma 3. Contestualmente, nei casi indicati, si prevede l'attivazione anche della procedura che prevede la pubblicazione all'albo pretorio dell'avviso dell'avvenuto sequestro con affidamento al custode acquirente, che deve essere richiesta contestualmente alla procedura di notifica del verbale. Tuttavia, a differenza di quanto previsto dall'art. 213 vigente prima della modifica intervenuta ad opera del decreto legge 113/2018, la pubblicazione deve esser fatta all'albo pretorio del comune ove è avvenuto il sequestro e non in quello in cui si trova la depositaria. In caso di comprovata difficoltà nell'eseguire la notifica del verbale, questa si ha per eseguita decorsi trenta giorni dall'avvenuta pubblicazione all'albo pretorio. Tale procedura deve essere applicata anche nelle province in cui non è presente il custode acquirente ed i veicoli sequestrati sono affidati in custodia alle depositarie di cui all'art. 8 del DPR 571/1982. Pertanto, in tutti i casi in cui il sequestro è stato eseguito in assenza del trasgressore, l'ufficio da cui dipende l'agente accertatore deve provvedere

speditamente alla notifica del verbale di sequestro contenente l'avviso ad assumere la custodia entro cinque giorni, unitamente al verbale di contestazione con le modalità previste dall'art. 201, comma 3, e, contestualmente, richiedere l'affissione all'albo pretorio del comune dove è stata accertata la violazione di un avviso dell'avvenuto sequestro ed affidamento al custode acquirente o depositaria di cui all'art. 8 del DPR 571/1982. Soltanto se la notifica non è andata a buon fine per comprovate difficoltà oggettive quali, ad esempio, per irreperibilità del destinatario, decorsi trenta giorni dalla pubblicazione all'albo pretorio, si dovrà dare tempestiva comunicazione alla Prefettura competente per l'avvio della procedura di alienazione che sarà eseguita con modalità differenti in relazione al soggetto a cui il veicolo è stato affidato:

- Qualora il veicolo è stato affidato al custode acquirente, la prefettura provvederà alla pubblicazione sul proprio sito e, decorsi cinque giorni senza che il proprietario ne abbia assunto la custodia, il veicolo è trasferito in proprietà al custode acquirente;
- Qualora il veicolo è affidato in custodia al deposito di cui all'art. 8 del DPR 571/1982, la prefettura attiverà la procedura di cui all'art. 215-bis con il censimento semestrale.

Altra novità importante riguarda l'introduzione dell'obbligo, da parte degli organi di polizia stradale, di comunicare l'avvenuto sequestro amministrativo al Dipartimento per la mobilità sostenibile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, ai fini dell'annotazione al PRA nei propri registri. Analogamente, in caso di dissequestro si dovrà provvedere con la medesima comunicazione per la conseguente annotazione nei registri del PRA. Per tale scopo potranno essere inviate le relative richieste con le modalità ordinarie all'Ufficio provinciale della motorizzazione civile.

Per un ulteriore approfondimento si rimanda al contenuto della circolare n. 2021/25198 del 24.11.2021 del Dipartimento per l'amministrazione generale per le politiche del personale dell'amministrazione civile e per le risorse strumentali e finanziarie di questo Dicastero (all. 6)

Art. 214

Fermo amministrativo del veicolo

(commi 1-4 omissis)

5. Salvo che il veicolo non sia già stato trasferito in proprietà, quando il ricorso sia accolto e l'accertamento della violazione dichiarato infondato l'ordinanza estingue la sanzione accessoria ed importa la restituzione del veicolo dall'organo di polizia indicato nel comma 1. La somma ricavata dall'alienazione è depositata, sino alla definizione del procedimento in relazione al quale è stato disposto il **fermo amministrativo**, in un autonomo conto fruttifero presso la tesoreria dello Stato

(commi 6-8 omissis)

Le nuove disposizioni introdotte nell'art. 213, comma 5 riguardanti il contenuto della comunicazione pubblicata sul sito della prefettura, nonché le modalità di notifica del verbale di sequestro con l'affissione all'albo pretorio del comune, riguardano anche l'ipotesi del fermo amministrativo per espresso richiamo contenuto nel comma 1 di quest'ultimo articolo. Non trovano, invece, applicazione anche al fermo amministrativo le nuove disposizioni contenute nel comma 10-bis dell'art. 213 riguardanti l'annotazione al PRA del sequestro e del dissequestro del veicolo.

Per un ulteriore approfondimento si rimanda al contenuto della circolare n. 2021/25198 del 24.11.2021 del Dipartimento per l'amministrazione generale per le politiche del personale dell'amministrazione civile e per le risorse strumentali e finanziarie di questo Dicastero (all. 6)

Art. 215-bis
Censimento dei veicoli sequestrati, fermati, rimossi,
dissequestrati e confiscati

1. I prefetti, con cadenza semestrale, provvedono a censire, sentiti anche gli organi accertatori per quanto di competenza, i veicoli giacenti da oltre sei mesi presso le depositerie di cui all'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1982, n. 571, a seguito dell'applicazione, ai sensi del presente codice, di misure di sequestro e fermo, nonché per effetto di provvedimenti amministrativi di confisca non ancora definitivi e di dissequestro. Di tali veicoli, individuati secondo il tipo, il modello e il numero di targa o di telaio, indipendentemente dalla documentazione dello stato di conservazione, è formato apposito elenco, pubblicato nel sito internet istituzionale della prefettura-ufficio territoriale del Governo competente per territorio, **in cui, per ciascuno veicolo, sono riportati altresì i dati identificativi del proprietario risultanti al pubblico registro automobilistico.**

(commi 2 e 3 omissis)

4. Con decreto dirigenziale, di concerto fra il Ministero dell'interno e l'Agenzia del demanio, sono stabilite le modalità di **attuazione delle disposizioni** del presente articolo

TABELLA DEI PUNTEGGI PREVISTI ALL'ART. 126-BIS

Norma violata		Punti
(Art. 141-154 omissis)		
Art. 158	Comma 2, lettere d) e h)	2
	Comma 2, lettera g)	4
Art. 188	Comma 4	6
	Comma 5	3
(Art. 189-193 omissis)		

CIRCOLAZIONE DEI MONOPATTINI ELETTRICI

Testo integrato dei commi da 75 a 75-vicies ter, dell'articolo 1, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 risultanti dalle modifiche apportate dall'articolo 1-ter del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156. Al testo integrato segue una descrizione delle modifica intervenute.

75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:

- a) le caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2019;
- b) assenza di posti a sedere;
- c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;
- d) segnalatore acustico;
- e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-quaterdecies;
- f) la marcatura 'CE' prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 maggio 2006.

75-bis. A decorrere dal 1° luglio 2022, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica commercializzati in Italia devono essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. Per i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica già in circolazione prima di tale data, è fatto obbligo di adeguarsi entro il 1° gennaio 2024.

75-ter. Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-vicies bis, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità free-floating, possono essere attivati esclusivamente con apposita deliberazione della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione:

- a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;
- b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;
- c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.

75-quater. È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75.

75-quinquies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a 75-vicies ter, sono equiparati ai velocipedi.

75-sexies. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare su strada pubblica solo se provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.

75-septies. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del monopattino a propulsione prevalentemente elettrica deve circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

75-octies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.

75-nonies. I conducenti di età inferiore a diciotto anni hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

75-decies. È vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo.

75-undecies. È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. E' altresì vietato circolare contromano, salvo che nelle strade con doppio senso ciclabile.

75-duodecies. I conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che sia necessario segnalare la manovra di svolta sui mezzi privi di indicatori di direzione.

75-terdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare esclusivamente su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi.

75-quaterdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione di cui al comma 75-terdecies.

75-quinquiesdecies. È vietato sostare sul marciapiede, salvo che nelle aree individuate dai comuni. I comuni possono individuare tali aree, garantendo adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai marciapiedi. Tali aree possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito internet istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

75-sexiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di prevenire la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, devono altresì prevedere l'obbligo di acquisizione della fotografia, al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via.

75-septiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici sono tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle applicazioni digitali per il noleggio le regole fondamentali, impiegando tutti gli strumenti tecnologici utili a favorire il rispetto delle regole.

75-duodevicies. Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi da 75-sexies a 75-quaterdecies è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.

75-undevicies. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

75-vicies. Alla violazione delle disposizioni di cui al comma 75-quater consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il monopattino ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.

75-vicies semel. Nei casi di violazione della disposizione di cui al comma 75-quinquiesdecies si applica la sanzione di cui all'articolo 158, comma 5, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, prevista per i ciclomotori e i motoveicoli.

75-vicies bis. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-vicies semel si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Si considerano in circolazione i veicoli o i dispositivi di mobilità personale che sono condotti nelle aree e negli spazi individuati dal medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

75-vicies ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, avvia apposita istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilità civile per i danni a terzi derivanti dalla circolazione dei monopattini elettrici. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili trasmette alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sugli esiti dell'attività istruttoria di cui al primo periodo entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione.

La norma, introdotta in sede di conversione in legge, ha completamente riscritto la disciplina relativa alla circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, introducendo alcune modifiche alle regole di circolazione di tali mezzi. Con questa nuova disposizione i monopattini elettrici escono definitivamente dalla sperimentazione dei dispositivi di micromobilità individuale di cui all'art. 1, comma 102 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 e decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 4 giugno 2019.

In particolare, vengono riscritti i commi da 75 a 75-septies dell'articolo 1, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, con l'inserimento di ulteriori commi.

Come era già stato previsto dal comma 75 dell'art. 1 della citata legge 160/20019, viene ribadito che i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sono equiparati ai velocipedi in relazione a tutto ciò che non è previsto dalla nuova normativa (e, in particolare, nei commi da 75 a 75-vicies-ter del novellato art. 1 del DL 160/2019). Tale equiparazione significa che, se non diversamente disciplinato dalle predette norme, alla circolazione di questi veicoli a motore si applicano le norme costruttive e le regole di condotta previste per i velocipedi ed in particolare quelle previste dagli artt. 50, 68 e 182 del codice della strada.

Vengono elencati i requisiti che i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono possedere, prevedendo, tra essi, la presenza di un regolatore di velocità configurabile in funzione dei nuovi limiti e la marcatura CE prevista dalla direttiva n. 2006/42/CE. Viene confermato che i monopattini elettrici devono essere equipaggiati con un motore di potenza massima continua non superiore a 500 w e non possono disporre di un posto a sedere.

La circolazione dei monopattini a motore con requisiti diversi da quelli indicati al comma 75 viene punita con sanzioni amministrative accessorie con l'obbligo di confisca del veicolo in ogni caso se a motore termico ovvero se con potenza superiore a 1 kW se a motore elettrico¹.

A partire dal 1° luglio 2022, viene introdotto l'obbligo per i monopattini elettrici commercializzati in Italia di essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. Per i monopattini già in circolazione prima di tale termine, è previsto obbligo di adeguarsi entro il 1° gennaio 2024. La violazione di tali obblighi, tuttavia, al momento è priva di sanzione amministrativa, non rientrando essi tra i requisiti essenziali per la circolazione sopraindicati.

Vengono fissati nuovi limiti di velocità in 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali e in 20 km/h in tutti gli altri casi. Chiunque circola oltre questi limiti è oggetto di sanzione amministrativa da euro 50 a euro 250 prevista dal comma 75-duodevicesies.

Non sono state, invece, oggetto di significative modifiche le disposizioni specifiche riguardanti la circolazione dei monopattini (età, obbligo utilizzo dispositivi di illuminazione e del giubbotto ad alta visibilità, divieto trasporto di cose e di altre persone, divieto di traino, ecc.)². Rispetto alla precedente normativa, tuttavia, si segnala che le violazioni di queste disposizioni hanno subito una riduzione dell'importo della sanzione (pagamento di una somma da 50 a 250 euro). Per quanto riguarda l'impiego del giubbotto o delle bretelle ad alta visibilità, si segnala, altresì, che, diversamente dal passato, è imposto l'obbligo di indossarlo solo nelle ore notturne e non già per i casi di scarsa visibilità nelle ore diurne. Il dispositivo di protezione, diversamente da quanto previsto per i velocipedisti, deve essere indossato anche nei centri abitati.

Per quanto riguarda l'uso del casco protettivo, viene confermato che solo il conducenti minorenni hanno obbligo di indossare un idoneo casco protettivo che, tuttavia, diversamente da quanto previsto in precedenza, deve essere dichiarato dal costruttore come conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

Per quanto riguarda la regolamentazione della sosta viene introdotta una disposizione specifica che ribadisce il divieto di sosta sui marciapiedi, salvo che negli spazi o nelle aree individuate dai comuni. I comuni possono individuare tali aree, garantendo adeguata capillarità, privilegiando la scelta di localizzazioni alternative ai marciapiedi. A tale divieto di sosta viene correlata, in caso di violazione, una sanzione specifica che esclude l'applicazione di quella, più grave, prevista dall'art. 158 del codice della strada per la sosta sui marciapiedi effettuata da tutti gli altri velocipedisti. La previsione di una specifica sanzione, inoltre, esclude la possibilità di rimozione forzata dei veicoli prevista dall'art. 159 codice della strada per le violazioni delle disposizioni in materia di sosta previste dell'art. 158.

¹ Nella precedente formulazione era prevista la confisca solo quando il monopattino elettrico superava la potenza di 2 kW.

² Si confermano le disposizioni già previste dalla precedente formulazione dell'art. 1, commi da 75 a 75-septies del DL 160/2019, convertito in L. n. 8/2020 ed in particolare:

- la previsione che da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per poter circolare su strada pubblica, devono essere provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici devono essere altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi;
- la previsione che il conducente del monopattino debba circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, da mezz'ora dopo il tramonto e durante tutto il periodo dell'oscurità;
- che i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto quattordici anni di età. Non è richiesto, invece, il possesso della patente di guida;
- Il divieto assoluto di trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo. Il divieto di trasporto si applica anche in presenza dei supporti per il trasporto di cose o di persone;
- che i conducenti dei monopattini devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, limitando l'eccezione prevista alla segnalazione della manovra di svolta ai mezzi privi di indicatori di direzione.

Viene, invece previsto che, in deroga alle disposizioni generali del codice della strada, ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati ai velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

Viene vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi ove è consentita esclusivamente la conduzione a mano. È altresì vietato circolare contromano salvo nelle strade con doppio senso ciclabile. Tali previsioni, a cui viene correlata una sanzione amministrativa specifica all'interno della normativa speciale dedicata ai monopattini, escludono l'applicazione delle più gravi sanzioni amministrative previste per la circolazione contromano e sui marciapiedi dall'art. 143 codice della strada che, invece, si applicano agli altri velocipedi.

Per quanto riguarda i servizi di noleggio dei monopattini elettrici, anche in modalità free-floating, viene confermata la previsione che possano essere attivati esclusivamente con apposita delibera della Giunta comunale nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione, l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso, le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati e le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.

Si introduce l'obbligo per gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di scongiurare la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, di richiedere l'acquisizione della foto al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via; inoltre, si dispone che gli stessi operatori siano tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle applicazioni informatiche per il noleggio le regole fondamentali. Tali obblighi, tuttavia, non sono correlati a sanzioni in caso di inadempimento.

Il comma 75-terdcies prevede gli ambiti territoriali in cui è consentita la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, estendendola sostanzialmente a tutti i luoghi ove possono circolare le biciclette. La norma prevede, quindi, anche la circolazione sulle strade extraurbane laddove non vi sia un espresso divieto, posto normativamente³ o tramite apposito segnale, che non consenta la circolazione dei velocipedi⁴.

Sia fuori che dentro i centri abitati, i monopattini elettrici possono sempre circolare nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi.

³ Come nel caso delle strade extraurbane principali e delle autostrade dove la circolazione dei velocipedi è vietata per espressa previsione dell'art. 175 codice della strada.

⁴ Si prevede infatti che tali veicoli possono circolare su strade urbane solo se c'è un limite di velocità fino 50 km/h. Non si prevede più, diversamente dalla precedente formulazione, che i monopattini elettrici possano circolare solo sulle piste ciclabili delle strade extraurbane in cui è consentita la circolazione degli altri velocipedi. Resta ferma, naturalmente, la possibilità per l'ente proprietario della strada, se le condizioni di traffico e di sicurezza lo richiedono, di vietare la circolazione dei monopattini adottando un divieto generale di circolazione per tutti i velocipedi, reso noto mediante apposito segnale stradale.

CIRCOLAZIONE DI PROVA

Testo integrato dell'art. 1, commi 3 e 4 del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in cui sono evidenziate in neretto le modifiche o le integrazioni. Al testo integrato segue una breve descrizione della modifica intervenuta.

3. L'autorizzazione alla circolazione di prova di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, può essere utilizzata per la circolazione su strada dei veicoli non immatricolati e di quelli già muniti della carta di circolazione di cui agli articoli 93, 110 e 114 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o del certificato di circolazione di cui all'articolo 97 del predetto decreto legislativo, anche in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992, qualora detti veicoli circolino su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Ai fini della circolazione di cui al primo periodo, resta comunque fermo l'obbligo di copertura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile verso terzi. Dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se munito della carta o del certificato di circolazione, risponde, ove ne ricorrano i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

4. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si provvede all'aggiornamento del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, anche al fine di stabilire le condizioni e il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti.

Con l'art. 1, comma 3, si interviene sull'uso della targa prova senza, introducendo la possibilità di utilizzare la stessa anche sui veicoli già immatricolati e sui veicoli non revisionati. Si prevede, inoltre, che ai fini della circolazione la copertura assicurativa è garantita dall'assicurazione della targa prova¹. Con l'art. 1, comma 4, la norma rimanda, altresì, alla necessità di intervenire per modificare il dPR 24 novembre 2001, n. 474² al fine di stabilire le condizioni e il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti. Tale modifica, tuttavia, non condiziona l'applicazione delle nuove disposizioni richiamate che sono da intendersi già completamente operative.

¹ Risolvendo il problema innescato dalla recente sentenza della Corte di Cassazione (Civile Sezione 3^ n. 17665 del 25.08.2020) che aveva previsto l'obbligo della copertura assicurativa propria del veicolo immatricolato anche se utilizzato con la targa prova munita anch'essa di assicurazione).

² Regolamento di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli.

CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE

Testo integrato degli artt. 14 e 22 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286 risultanti dalle modifiche introdotte dall'art. 1, comma 5 del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in cui sono evidenziate in neretto le modifiche o le integrazioni. Al testo integrato segue una breve descrizione della modifica intervenuta.

Art. 14.

Qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti.

1. L'attività di guida su strada aperta all'uso pubblico per mezzo di veicoli **adibiti al trasporto di cose e di passeggeri** per i quali è necessaria una patente di guida di categoria C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE è subordinata all'obbligo di qualificazione iniziale e all'obbligo di formazione periodica disciplinati dal presente Capo.

Art. 22.

Codice unionale

1. Ai fini del possesso della carta di qualificazione del conducente da parte di titolare di patente di guida rilasciata in Italia, la qualificazione iniziale e la formazione periodica sono comprovate mediante l'apposizione sulla medesima patente del codice unionale armonizzato "95", secondo le modalità di cui ai commi 2 e 3.

(Commi 2-3 omissis)

3-bis. La qualificazione iniziale e la formazione periodica **di conseguite in Italia ai sensi dell'articolo 21 da** conducenti, titolari di patenti di guida rilasciate da altri Stati, sono comprovate dal rilascio, da parte dei competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e **della mobilità sostenibili, Dipartimento per i trasporti e la navigazione**, del documento "carta di qualificazione del conducente formato card", conforme all'allegato II, sul quale, in corrispondenza della patente di guida posseduta, per la quale il documento è rilasciato, deve essere indicato il codice unionale armonizzato "95" e la data di scadenza di validità della qualificazione iniziale e della formazione periodica per ciascun tipo di abilitazione eventualmente posseduta.

(Commi 4-5 omissis)

6. I conducenti titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, dipendenti, in qualità di autista, da un'impresa stabilita in uno Stato membro **diverso dall'Italia**, comprovano la qualificazione iniziale e la formazione periodica per l'esercizio dell'attività professionale di guida per il trasporto di merci mediante:

a) l'attestato di conducente previsto dal regolamento (CE) 1072/2009, recante il codice unionale armonizzato "95";

b) la carta di qualificazione del conducente, rilasciata dalla Stato membro ove è stabilita l'impresa, recante il codice unionale armonizzato "95"

7. I conducenti titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, dipendenti, in qualità di autista, da un'impresa stabilita in uno Stato membro **diverso dall'Italia**, comprovano la qualificazione iniziale e la formazione periodica per l'esercizio dell'attività professionale del trasporto di persone mediante il possesso di uno dei seguenti titoli:

a) la carta di qualificazione del conducente, rilasciata dalla Stato membro ove è stabilita l'impresa, recante il codice unionale armonizzato "95";

b) certificato rilasciato da uno Stato membro, del quale l'Italia abbia riconosciuto validità su territorio nazionale a condizione di reciprocità.

(Commi 7-bis e 7-ter omissis)

Con l'art. 1, comma 5, si modifica il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286³, relativo alla formazione dei conducenti professionali c.d. CQC.

Con la modifica dell'art. 14 si introduce l'obbligo di CQC solo per i conducenti di veicoli adibiti al trasporto di cose e passeggeri, escludendo, quindi, i conducenti di altre categorie di veicoli che non effettuano attività di trasporto (⁴) quali, ad esempio, quelli di veicoli immatricolati ad uso speciale che non sono atti al carico (raccolta rifiuti, autospazzatrici, autoinnaffiatrici, autogrù, ecc ecc.). Per i conducenti degli altri veicoli, compresi quello ad uso speciale, per i quali è consentito il trasporto di cose proprie o in conto proprio, resta operativo l'obbligo della qualificazione salvo le ipotesi di esenzione contemplate dall'art. 16 del citato decreto legislativo⁵.

Si introduce formalmente, inoltre, la possibilità, anche per le imprese italiane, di impiegare nell'attività di autotrasporto anche conducenti extracomunitari muniti di patente e di attestato del conducente o di CQC rilasciata da uno Stato membro dell'UE (Italia compresa).

Per un approfondimento sulle modifiche normative intervenute, si rimanda al contenuto della circolare del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 28444 del 14 settembre 2021 (all. 4).

In virtù del citato intervento normativo, per le esigenze degli organi di controllo su strada, appare utile sintetizzare le modalità con le quali i conducenti impiegati nelle attività trasporto di persone o cose con autoveicoli in ambito nazionale che richiedono qualificazione professionale, possono dimostrare tale qualificazione.

Tipologia trasporto sottoposto all'obbligo di qualificazione	Titolari patente rilasciata in Italia (+)	Titolari patente rilasciata in altro Stato membro UE(+)	Titolari patente extracomunitaria (+)
trasporto di cose	Patente C1, C, C1E, CE <ul style="list-style-type: none"> con indicazione del codice 95 (colonna 12) oppure con CQC formato card rilasciata da altro Stato membro UE (per i Paesi che hanno previsto tale documento in alternativa al codice 95 sulla patente) 	Patente C1, C, C1E, CE <ul style="list-style-type: none"> con indicazione codice 95 (per i Paesi che hanno previsto tale sistema). oppure con CQC formato card rilasciata da Stato membro UE (per i Paesi che hanno previsto tale documento in alternativa al codice 95 sulla patente) oppure con CQC formato card rilasciata da MCTC italiana. 	Oltre alla patente idonea alla conduzione del veicolo rilasciata da Stato extra UE (%): <ul style="list-style-type: none"> Attestato di conducente (reg 1072/2009) rilasciato da autorità competente di uno Stato membro UE – Italia compresa - con indicazione del codice 95 (#) oppure CQC formato card rilasciata da MCTC italiana (se dipendenti di impresa stabilita in Italia) o da autorità competente

³ Disposizioni per il riassetto normativo in materia di liberalizzazione regolata dell'esercizio dell'attività di autotrasportatore. La norma era stata modificata nel 2020 per recepire la direttiva UE 2018/645.

⁴ Il decreto legislativo 10 giugno 2020, n. 50, aveva modificato l'art. 14 del decreto legislativo 286/2005, prevedendo l'obbligo della qualificazione iniziale e formazione periodica per tutti i conducenti di veicoli per i quali era necessaria la patente di guida categoria C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE, prescindendo dal tipo di trasporto da eseguire.

⁵ Per un approfondimento sulle ipotesi di esenzione si rimanda al contenuto delle circolari di questa Direzione n. 300/A/6220/20/111/2/2 del 04.09.2020 e n. 300/A/6888/21/111/2/2 del 13.07.2021.

			di altro Stato membro UE (se dipendente da impresa stabilita in quello Stato)
Trasporto di persone	<p>Patente D1, D, D1E, DE:</p> <ul style="list-style-type: none"> • con indicazione del codice 95 (colonna 12) oppure • con CQC formato card rilasciata da altro Stato membro UE (per i Paesi che hanno previsto il rilascio di tale documento in alternativa al codice 95 sulla patente) 	<p>Patente D1, D, D1E, DE :</p> <ul style="list-style-type: none"> • con codice 95 (per i Paesi che hanno previsto tale sistema) oppure • con CQC formato card rilasciata da Stato membro UE (per i Paesi che hanno previsto tale documento in alternativa all'indicazione del codice 95 sulla patente) oppure • con CQC formato card rilasciata da MCTC italiana. 	<p>Oltre alla patente idonea alla conduzione del veicolo rilasciata da Stato extra UE (%):</p> <ul style="list-style-type: none"> • CQC formato card rilasciata da MCTC italiana (se dipendente da impresa stabilita in Italia) o da autorità competente di altro Stato membro UE (se dipendente da impresa stabilita in quello Stato) oppure • Certificato di qualificazione professionale rilasciato da uno Stato membro UE, del quale l'Italia, abbia riconosciuto validità su territorio nazionale a condizione di reciprocità (*).

- (+) L'elencazione dei documenti indicati si riferisce al titolare di patente che effettua attività di trasporto alle dipendenze di impresa italiana o avente sede in altro Stato membro UE. Per i trasporti internazionali in ambito Extra- UE la dimostrazione della qualificazione professionale è dovuta solo se le norme dello Stato che ha rilasciato la patente lo richiedono. In tali casi, la documentazione abilitativa è quella prevista dallo stesso Stato (v. art. 135, comma 3 C.d.S).
- (#) Secondo l'art. 22, c 6 bis del D.L.vo 286/2005, Gli attestati di conducente che non recano indicazione del codice "95" dell'Unione e che sono stati rilasciati prima del 23.5.2018 a norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1072/2009, sono accettati come prova di qualificazione fino al loro termine di scadenza (5 anni dalla data di rilascio).
- (*) Il documento era previsto dalla Direttiva UE 2003/59. Secondo la Direttiva UE 2018/645 questo documento non è più previsto e, quindi, ragionevolmente, il certificato non è più rilasciato da nessuno Stato membro UE. Peraltro, l'Italia, anche prima del 2018, non aveva mai riconosciuto alcun documento a condizione di reciprocità.
- (%) Resta fermo quanto previsto dall'art. 135 c. 1 CDS secondo cui, i titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo possono condurre sul territorio nazionale veicoli alla cui guida la patente posseduta li abilita, a condizione che non siano residenti in Italia da oltre un anno.

SERVIZI AUTOMOBILISTICI INTERREGIONALI

Testo integrato degli artt. 2, 3 e 5 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285 risultanti dalle modifiche introdotte dall'art. 1, comma 5-sexies del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, in cui sono evidenziate in neretto le modifiche o le integrazioni. Al testo integrato segue una breve descrizione della modifica intervenuta.

Art. 2. Definizioni

1. Ai fini del presente decreto, si intende per:

a) **servizi automobilistici interregionali di competenza statale, di seguito denominati 'servizi di linea': i servizi di trasporto di persone effettuati su strada mediante autobus, ad offerta indifferenziata, e aventi itinerari, orari e frequenze prestabiliti che si svolgono in modo continuativo o periodico su un percorso la cui lunghezza sia pari o superiore a 250 chilometri e che collegano almeno due regioni, restando ferma, per tali servizi di linea, la possibilità per i passeggeri di concludere il viaggio all'interno della stessa regione nella quale detto itinerario di viaggio è iniziato e, per le tratte all'interno della medesima regione e oggetto di contratto di servizio, la possibilità di servire relazioni di traffico limitate ai capoluoghi di provincia, nonché i servizi integrativi di cui al regio decreto-legge 21 dicembre 1931, n. 1575, convertito dalla legge 24 marzo 1932, n. 386, aventi le predette caratteristiche;**

(lettere b) – h) omissis)

Art. 3. Accesso al mercato

1. I servizi di linea di cui al presente decreto legislativo sono soggetti ad autorizzazione avente termine massimo di validità di cinque anni, **rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, relativamente al percorso e alle aree di fermata del servizio di linea proposto** e secondo le modalità e i criteri previsti dal decreto ministeriale di cui al successivo art. 4, comma 1.

2. Per ottenere l'autorizzazione ad esercitare servizi di linea, l'impresa richiedente, iscritta al registro delle imprese di cui all'articolo 2188 del codice civile, deve soddisfare le seguenti condizioni:

(lettere a) – f) omissis)

g) **proporre un servizio di linea nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza, sul percorso e sulle aree di fermata del servizio di linea proposto;**

(lettere h) – i) omissis)

~~m) proporre un servizio di linea che non riguardi unicamente i servizi più redditizi fra quelli esistenti.~~

(commi 4 e 5 omissis)

Art. 5.
Obblighi delle imprese

(comma 1 omissis)

2. L'impresa è tenuta a:

(lettere a) e b) omissis)

c) tenere a bordo dell'autobus adibito al servizio la copia dell'autorizzazione rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, certificata conforme da quest'ultimo oppure in formato digitale originato dall'applicazione informatica gestita dal medesimo Ministero, come disciplinato dal decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adottato in attuazione dell'articolo 4, comma 1. La documentazione, redatta nella forma specificata nel citato decreto ministeriale, dalla quale risulti che il conducente abbia un regolare rapporto di lavoro secondo la normativa vigente, deve essere tenuta a bordo del veicolo;

(lettere d)–h) omissis)

(commi 3 -5 omissis)

Con l'art. 1, comma 5-sexies si modifica il decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 285 riguardante i servizi automobilistici interregionali di competenza statale. In particolare, per quanto di interesse, con la modifica dell'art. 5, comma 2, lettera c), si prevede che la copia dell'autorizzazione al servizio di linea di trasporto di persone rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da esibire agli organi di polizia stradale, può essere anche in formato digitale originato da un'applicazione informatica gestita dallo stesso Ministero. Nelle more della definizione delle procedure di accesso a detta applicazione informatica, permane l'obbligo di esibire il citato documento in formato cartaceo



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI
CITTADINI E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E
NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

A Direzioni Generali Territoriali
Loro sedi

Uffici Motorizzazione Civile
Loro sedi

E, p.c. Capo di Gabinetto del Ministero
delle infrastrutture e dei trasporti
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Ministero dell'interno
Dipartimento della Pubblica Sicurezza -
Direzione Centrale per la Polizia Stradale,
Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i Reparti
Speciali della Polizia di Stato
dipps.300e.aaggspecialita.rm@pecps.interno.it

Regione siciliana
Assessorato turismo comunicazione e trasporti
Servizio comunicazioni e trasporti
Dipartimento trasporti e comunicazioni
dipartimento.infrastrutture@regione.sicilia.it

Regione autonoma Friuli Venezia Giulia
Mobilità trasporti e telecomunicazioni
Motorizzazione civile
regione.friuliveneziagiulia@certregione.fvg.it

Provincia autonoma di Bolzano
Ripartizione traffico e trasporti
motorizzazione@provincia.bz.it

Provincia autonoma di Trento
Motorizzazione civile
motorizzazione.civile@provincia.tn.it

Regione Valle d'Aosta
Ufficio Motorizzazione
r.ducourtil@regione.vda.it

CONFARCA
confarca@confarca.it



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI E
ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

UNASCA
unasca@unasca.it

U.R.P.
urp.caraci@mit.gov.itDGT

Oggetto: Disciplina della qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o di passeggeri di cui alla direttiva 2003/59/CE e s.m., attuata nell'ordinamento nazionale dalla sezione II del d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286, da ultimo modificato dall'art. 1, co. 5 del decreto legge 10 settembre 2021, n. 121.

PREMESSE:

Come è noto la disciplina in oggetto è stata introdotta nell'ordinamento comunitario dalla Direttiva 2003/59, da ultimo dalla direttiva 2018/645, (di seguito DIRETTIVA). Il legislatore nazionale vi ha dato attuazione con la sezione II del decreto legislativo n. 286 del 2005, modificato – tra l'altro - dal dlgs. 2 del 2013 per coordinarlo con la nuova disciplina delle patenti di guida introdotta dalla Direttiva 2006/126 e succ. mod. e, da ultimo dal decreto legislativo n. 50 del 2020, recante attuazione della citata direttiva 2018/645.

Infine, le disposizioni di cui all'articolo 14 e 22 del DLG 286 del 2005 sono state di recente modificate dall'articolo 1, comma 5, del DL 10 settembre 2021, n. 121, recante: *"Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali"*.

All'esito delle modifiche introdotte dal DLG n. 50 del 2020, che tra l'altro hanno riguardato parziali modifiche ai programmi di qualificazione iniziale e di formazione periodica, si è reso necessario disporre un nuovo decreto del Ministro delle infrastrutture e della Mobilità sostenibile, DM 311 del 30 luglio 2021, recante *"Disposizioni in materia di qualificazione iniziale e formazione periodica per conducenti professionali ai sensi della direttiva 2003/59/CE, come modificata dalla direttiva (UE) 2018/645"*: esso è destinato a sostituire gradualmente, secondo quanto previsto nelle disposizioni transitorie, il DM 20 settembre 2013 e succ. mod., afferente alle stesse materie: il DM 311 del 30 luglio 2021 è in corso di pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Tanto premesso, quanto alla disciplina posta dal DLG n. 286 del 2005, e succ. mod. ed integrazioni (di seguito DLG 286/2005), di seguito **si ritiene opportuno rappresentare solo quelle che costituiscono le novità intervenute** su un impianto normativo i cui contenuti, per ampia parte, restano conformi a quanto già ampiamente noto .

Quanto alla disciplina dell'allegato DM 311 del 30 luglio 2021 (di seguito DM 311/21), si fa rinvio ad una circolare specifica di prossima emanazione, intesa a **rappresentare le principali novità e la logica alla quale**



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI E
ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

le stesse sono sottese, nonché i conseguenti effetti di tali novità su situazioni particolari che pure erano state disciplinate con le pregresse circolari.

IL DLG 285/2005

Le principali modifiche intervenute nella disciplina del DLG 286 del 2005, al netto quindi di ulteriori che, pur intervenendo sul testo letterale, non innovano sotto un profilo sostanziale la disciplina già nota, riguardano:

- 2.a) il campo di applicazione (art. 14);
- 2.b) le deroghe (art. 16);
- 2.c) le modalità di comprova della qualificazione CQC merci da parte di un conducente titolare di patente rilasciata da uno Stato extraUE o extra SEE, dipendente da un'impresa stabilita in uno Stato membro, ivi compresa l'Italia, o impiegati presso di essa (art. 22, co. 7);
- 2.d) i contenuti del programma di qualificazione iniziale e di formazione periodica (All. I);
- 2.e) la previsione della possibilità di erogare una parte della formazione (sia qualificazione iniziale che periodica) con Tecnologie della Informazione e Comunicazione, di seguito T.I.C., come l'e-learning, da disciplinarsi con apposito DM "con particolare riferimento all'affidabile identificazione del discente e ad adeguati mezzi di controllo." (All. I).

Per quanto riguarda i temi di cui ai punti 2.d) e 2.e), di essi si darà conto nella preannunciata circolare che recherà istruzioni applicative del DM 311 del 30 luglio 2021.

2.a) IL CAMPO DI APPLICAZIONE

L'articolo 1, comma 5, lett. a), del DL n. 121 del 2021, ha nuovamente modificato il testo dell'articolo 14 del DLG 286/2005 che quindi oggi recita: "*L'attività di guida su strada aperta all'uso pubblico per mezzo di veicoli adibiti al trasporto di cose e di passeggeri per i quali è necessaria una patente di guida di categoria C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE è subordinata all'obbligo di qualificazione iniziale e all'obbligo di formazione periodica disciplinati dal presente Capo.*".

Rispetto al testo vigente all'indomani dell'entrata in vigore del DLG n. 50 del 2020, la nuova modifica - inserendo le parole "*adibiti al trasporto di cose e di passeggeri*" - ha riallineato la disposizione in commento alle previsioni di cui all'articolo 1 della DIRETTIVA ed allo spirito della stessa, prevedendo che un'attività di guida, svolta su veicoli per i quali è richiesta una patente di categoria cd. "superiore", richieda la qualificazione CQC solo se rientra nell'esercizio di un'attività di trasporto di cose o passeggeri.

Ne deriva che il campo di applicazione OGGETTIVO, ed al netto delle deroghe di cui si dirà più avanti:

- non è più esteso fino a ricomprendere, quasi con automatismo, la mera guida di veicoli per i quali è necessaria una patente di categoria C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE (come previsto dall'articolo 14, come modificato dal DLG 50 del 2020): occorre anche che i veicoli siano adibiti ad un'attività di trasporto. Ne consegue che **non è più soggetto agli obblighi della disciplina CQC in commento il conducente di veicoli la cui guida, pur richiedendo il possesso di una patente di categoria superiore,**



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI E
ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

non è qualificabile come “attività di trasporto”;

- non riguarda solo l'attività di trasporto professionale, come era previsto nella precedente formulazione dell'articolo 14 commento precedente al DLG n.50 del 2020, ma **anche l'attività di trasporto in conto proprio**, essendo certamente questa definibile come “attività di trasporto di cose o passeggeri”.

2.b) LE DEROGHE

Ai sensi dell'articolo 16 del DLG 286/2005 restano esclusi dall'ambito di applicazione su delineato, i conducenti che si trovano alla guida dei seguenti veicoli:

- ad uso delle forze armate, della protezione civile, del corpo nazionale dei vigili del fuoco e delle forze di polizia, nonché (come da modifica introdotta dal DLG 50 del 2020) quelli relativi ai servizi di trasporto sanitario di emergenza ed i veicoli messi a disposizione di tutte le istituzioni elencate. Citando la circolare del Dipartimento della Pubblica Sicurezza - Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i Reparti Speciali della Polizia di Stato prot. n. 6220 del 04/09/2020, il cui contributo in parte de qua si ritiene valido anche alla luce delle ultime modifiche all'articolo 14 del DLG 286/2005 su esposte, i predetti veicoli (quelli messi a disposizione) *“possono essere individuati come veicoli immatricolati a nome di imprese di trasporto che sono utilizzati, in regime di appalto ovvero oggetto di comodato o requisizione, per una delle esigenze indicate dalla norma, a condizione che sia destinato solo alle attività di trasporto che rientrano nell'ambito delle funzioni e dei compiti assegnati a tali servizi di emergenza, soccorso, protezione civile, ecc.”*.

Si rammenta che in tale casistica di deroga rientrano anche i conducenti di veicoli che trasportano apparecchiature scanner finalizzate al controllo di interessi erariali, di sicurezza della salute pubblica e per il contrasto al contrabbando di armi e di sostanze stupefacenti, così come già rappresentato dalla scrivente DG con nota prot. n. 93685 del 29.10.2009;

- utilizzati per stati di emergenza o destinati a missioni di salvataggio nonché (come da modifica introdotta dal DLG 50 del 2020) quelli impiegati per il trasporto di aiuti umanitari a fini non commerciali, anche fuori dell'ambito di specifiche operazioni di salvataggio;

- utilizzati per il trasporto di passeggeri o di merci a fini non commerciali: (come da modifica introdotta dal DLG 50 del 2020) è stata eliminata la condizione per cui il trasporto doveva essere eseguito oltre che per fini non commerciali, anche a fini privati. Pertanto, anche in tal caso citando la predetta circolare prot. n. 6220 del 04/09/2020, si conferma che *“per effetto della modifica, per esonerare il conducente dalla qualificazione iniziale e dalla formazione periodica, è sufficiente che il trasporto venga eseguito a fini non commerciali (senza scopo di lucro), anche se svolto non per fini personali”*: si pensi, ad esempio a *“trasporti eseguiti dalle ONLUS in cui il conducente non svolge l'attività per suoi fini (privati) ma, qualora il trasporto non abbia fini commerciali (senza scopo di lucro), può considerarsi esentato dalla CQC.”*;

- che trasportano materiale, attrezzature o macchinari utilizzati dal conducente nell'esercizio della propria attività, a condizione che la guida dei veicoli non costituisca l'attività principale del conducente, intendendo come “attività principale” quella che occupa più del 30% dell'orario di lavoro mensile



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI E
ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

continuativo. Sempre citando la predetta circolare del Dipartimento della Pubblica Sicurezza - Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i Reparti Speciali della Polizia di Stato prot. n. 6220 del 04/09/2020, si condivide l'utilità di questo criterio per *"risolvere quelle casistiche, molto frequenti nella prassi, in cui il conducente che è stato assunto dall'impresa con mansione diversa da autista (es operario, magazziniere, ecc.) di fatto, dall'esame dei documenti che registrano la sua attività, risulta che svolge in modo continuativo l'attività di guida in modo assolutamente prevalente o esclusivo."*;

- per i quali è necessaria una patente di categoria D o D1 (ma non D1E o DE, che non sono menzionati) e che sono guidati senza passeggeri dal personale di manutenzione verso o da un centro di manutenzione ubicato in prossimità della più vicina sede di manutenzione utilizzata dall'operatore del trasporto, a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente, come innanzi definita.

Costituiscono deroghe nuove, introdotte dal DLG 50 del 2020, quelle riferibili a:

- conducenti di veicoli che operano in zone rurali per approvvigionare l'impresa del conducente o da cui egli dipende;

- conducenti che non offrono servizi di trasporto: ancora ritenendo di condividere in parte *de qua* quanto già disposto dalla più volte citata circolare prot. n. 6220 del 04/09/2020 *"In tale esenzione rientrano tutti i soggetti, anche assunti con la qualifica di autisti, che movimentano mezzi normalmente destinati al trasporto di persone o di merci quando questi veicoli non sono impegnati in attività di trasporto o viaggino scarichi al di fuori di attività di autotrasporto"*;

- trasporto occasionale che non incide sulla sicurezza stradale, intendendosi, ai sensi del comma 3 dell'articolo 16 in commento, come trasporto occasionale: *"il viaggio di un veicolo, per la cui guida è richiesta la patente di guida delle categorie C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, svolto da conducenti che non hanno la qualifica di conducenti professionali e purché la specifica attività di autotrasporto non costituisca la fonte principale di reddito"*; come trasporto non incidente sulla sicurezza stradale: *"il trasporto non eccezionale svolto in conformità alle pertinenti normative sulla circolazione stradale."*;

- veicoli utilizzati o noleggiati senza conducente da imprese agricole, orticole, forestali, di allevamento o di pesca per il trasporto di merci nell'ambito della loro attività di impresa, a meno che la guida rientri nell'attività principale del conducente, come già definita, o superi la distanza di 50 km dal luogo in cui si trova l'impresa proprietaria del veicolo o che l'ha preso a noleggio o in leasing.

2.c) LE MODALITÀ DI COMPROVA DELLA QUALIFICAZIONE CQC MERCI DA PARTE DI UN CONDUCENTE TITOLARE DI PATENTE RILASCIATA DA UNO STATO EXTRA UE O EXTRA SEE, DIPENDENTE DA UN'IMPRESA STABILITA IN UNO STATO MEMBRO, IVI COMPRESA L'ITALIA, O IMPIEGATI PRESSO DI ESSA

E' noto che l'articolo 22 del DLG 286 del 2005 disciplina le modalità attraverso le quali può essere comprovato l'assolvimento degli obblighi di cui alla disciplina CQC in commento.

Conclusa una fase transitoria (che ha in un primo momento disciplinato il riconoscimento dei diritti acquisiti ed il conseguimento della qualificazione iniziale attraverso il rilascio una CQC card) già con il DLG



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI E
ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

n. 2 del 2013 il legislatore nazionale ha previsto che tale qualificazione fosse comprovata dai conducenti titolari di patente di guida italiana attraverso la cd. patente-CQC, ovvero, come è noto, una patente nella quale, in corrispondenza della categoria di patente presupposta dall'abilitazione CQC posseduta, è apposto il codice unionale "95" seguito dalla data di scadenza della qualificazione stessa.

Diverse le modalità con le quali deve comprovare l'assolvimento degli obblighi in parola il conducente titolare di patente rilasciata da Stato extra UE o extra SEE che dipenda da un'impresa stabilita in uno Stato membro o impiegati presso la stessa. Tale disciplina è stata modificata già dal DLG n. 50 del 2020 e, più di recente, dal citato DL n. 121 del 2021.

Pertanto i predetti soggetti possono comprovare la propria qualificazione iniziale e/o formazione periodica:

- attraverso una CQC card rilasciata dallo Stato membro ove ha sede l'impresa, per il trasporto di cose e/o di persone;
- per il solo trasporto di persone, attraverso un certificato rilasciato da uno Stato membro, del quale l'Italia abbia riconosciuto validità su territorio nazionale a condizione di reciprocità;
- per il solo trasporto di cose, attraverso l'attestato del conducente, rilasciato ai sensi del regolamento (CE) n. 1072/2009, sul quale deve essere riportato il codice "95". Si sottolinea che la direttiva 2018/645 non solo ha aggiornato il riferimento al regolamento (1072/2009 al posto del precedente 484 del 2002), ma ha anche disposto che: *"Ai fini della presente direttiva, lo Stato membro di rilascio indica il codice dell'Unione «95» nella sezione dell'attestato riservata alle note qualora il conducente in questione abbia soddisfatto le prescrizioni relative alla qualificazione e le prescrizioni relative alla formazione di cui alla presente direttiva."*

Il legislatore nazionale, al fine di dare attuazione alla predetta previsione, da ultimo con l'articolo 1, comma 5, lett. b), n. 3, punto 3.2, del DL n. 121 del 2021, ha precisato che: *"Nel caso in cui l'impresa sia stabilita in Italia, con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, sono definite le modalità di rilascio della carta di qualificazione del conducente e di apposizione del codice unionale "95"*".

Per completezza di informazione si rammenta che poiché l'obbligo di apporre il codice "95" sull'attestato in parola è stato introdotto dalla direttiva (UE) 2018/645 che è entrata in vigore il 23 maggio 2018, a salvaguardia dei diritti acquisiti la DIRETTIVA dispone che: *"Gli attestati di conducente in corso di validità rilasciati dagli Stati membri dell'UE in conformità delle norme applicabili prima dell'entrata in vigore delle disposizioni dalla direttiva (UE) 2018/645 devono essere riconosciuti validi fino alla data di naturale scadenza"*.

E' conseguentemente soppressa ogni precedente diversa istruzione già impartita al riguardo.

(ing. Pasquale D'Anzi)



Digitally signed by D'ANZI PASQUALE
C=IT
O=MINISTERO INFRASTRUTTURE E
TRASPORTI-DIP. TRASPORTI



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI CITTADINI E ALLE
IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

A Direzioni Generali Territoriali
Loro sedi

Uffici Motorizzazione Civile
Loro sedi

E, p.c. Gabinetto del Ministero
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Capo del Dipartimento mobilità sostenibile
Regione siciliana
Assessorato turismo comunicazione e trasporti
Servizio comunicazioni e trasporti
Dipartimento trasporti e comunicazioni
dipartimento.infrastrutture@regione.sicilia.it

Regione autonoma Friuli Venezia Giulia
Mobilità trasporti e telecomunicazioni
Motorizzazione civile
regione.friuliveneziagiulia@certregione.fvg.it

Provincia autonoma di Bolzano
Ripartizione traffico e trasporti
motorizzazione@provincia.bz.it

Provincia autonoma di Trento
Motorizzazione civile
motorizzazione.civile@provincia.tn.it

Regione Valle d'Aosta
Ufficio Motorizzazione
r.ducourtil@regione.vda.it

CONFARCA
confarca@confarca.it

UNASCA
unasca@unasca.it

DIV. 7
dg.mot-div7@pec.mit.gov.it

U.R.P.
urp.caraci@mit.gov.it

Oggetto: Legge n. 156 del 2021, recante conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge n. 121 del 2021:
a) modifiche alla disciplina dell'articolo 116, comma 9, in materia di corso di primo



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI
CITTADINI E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

- soccorso per il conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA e KB;
- b) modifiche alla disciplina dell'articolo 117, comma 2-bis, in materia di circolazione dei neopatentati su veicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t;
 - c) modifiche alla disciplina degli articoli 121, comma 11, e 122, comma 6, del Codice della strada in materia di durata della validità dell'autorizzazione ad esercitarsi alla guida e del relativo numero di prove pratiche di guida;
 - d) modifiche alla disciplina dell'articolo 122, commi 3, 5 ed 8, in materia di esercitazione alla guida con foglio rosa per il conseguimento delle patenti di categoria AM, A1, A2 ed A;
 - e) modifiche alla disciplina dell'articolo 126-bis, comma 3, in materia di comunicazione della variazione del punteggio sulle patenti di guida, sulle CQC e sul KA e KB

In data 9 novembre 2021 è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 267 la legge 9 novembre 2021, n. 156, recante *"Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agencia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali"*.

Ai sensi dell'art. 1, co. 2, della citata legge n. 156 del 2021, essa entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale: quindi il 10 novembre 2021.

Ai fini di ciò che concerne la disciplina amministrativa dei conducenti si espone quanto segue.

a) Modifiche alla disciplina dell'articolo 116, comma 9, in materia di corso di primo soccorso per il conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA e KB

Come è noto, l'articolo 1, comma 1, lett. d), del DL n.121 del 2021 aveva modificato l'articolo 116, comma 9, del CdS prevedendo che, ai fini del conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB fosse necessario anche *"l'attestazione di avere frequentato con profitto un corso di formazione di primo soccorso"*.

In sede di conversione, tale previsione è stata integrata disponendo che il corso può essere frequentato *"anche presso un'autoscuola di cui all'articolo 123"*.

Pertanto, a decorrere dal 10 novembre 2021, ai fini della domanda di conseguimento di un certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB potrà essere utilmente esibita un'attestazione di frequenza con profitto di un corso di formazione di primo soccorso erogato da un'autoscuola.

Per completezza espositiva si rappresenta che con decreto del Ministro della Salute sarà dettata la disciplina delle modalità con cui i medesimi corsi potranno essere eventualmente erogati anche da altri istituti dedicati all'educazione stradale.



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI
CITTADINI E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

b) Modifiche alla disciplina dell'articolo 117, comma 2-bis, in materia di circolazione dei neopatentati su veicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t

L'articolo 1, comma 1, lett. d-bis), del DL n. 121 del 2021, come convertito, ha modificato l'articolo 117, comma 2-bis, CdS concernente il divieto, per i neopatentati entro il primo anno dal rilascio della patente di guida di categoria B, di condurre autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t fermo restando il limite, nel caso di veicoli di categoria M1, di potenza massima pari a 70 kW.

A decorrere dal 10 novembre 2021 tale limite *"non si applica se a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, persona di età non superiore a sessantacinque anni, munita di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore."*

c) Modifiche alla disciplina degli articoli 121, comma 11, e 122, comma 6, del Codice della strada in materia di durata della validità dell'autorizzazione ad esercitarsi alla guida e del relativo numero di prove pratiche di guida

L'art. 1, co. 1, del decreto legge n. 121 del 2021, come convertito dalla legge n. 156 del 2021 in commento, ha modificato:

- il comma 11 dell'articolo 121 CdS che, conseguentemente, così dispone: *"11. Gli esami possono essere sostenuti previa prenotazione da inoltrarsi non oltre il quinto giorno precedente la data della prova, entro il termine di validità dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida. Nel limite di detta validità è consentito ripetere, per non più di due volte, la prova pratica di guida."* (cfr. lett. d-ter);
- il comma 6 dell'articolo 122 CdS che, conseguentemente, così dispone: *"6. L'autorizzazione è valida per dodici mesi."* (cfr. lett. d-quater) n. 3).

Tanto premesso si chiarisce che le autorizzazioni ad esercitarsi alla guida rilasciate a decorrere dal 10 novembre 2021 avranno validità pari a dodici mesi: entro tale termine sarà consentito al candidato al conseguimento di una patente di guida sostenere complessivamente al massimo tre volte la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti (prova pratica di guida).

Le predette disposizioni si applicano anche alle autorizzazioni ad esercitarsi alla guida rilasciate, a decorrere dalla medesima data, a conducenti sottoposti ad esame di revisione.

Restano applicabili le disposizioni di cui alla circolare prot. n. 24583 del 30 luglio 2019 recante istruzioni in materia di riporto dell'esame di teoria con l'avvertenza che, a decorrere dal 10 novembre 2021:

- per i fogli rosa rilasciati prima della predetta data (in vigore, quindi, delle precedenti disposizioni), il riporto dell'esame di teoria genererà un foglio rosa della validità di dodici mesi, che darà titolo a sostenere complessivamente tre prove pratiche di guida;
- per i fogli rosa rilasciati dopo la predetta data (e quindi in vigore delle nuove disposizioni) il riferimento alle due prove pratiche di guida esperibili nel termine semestrale di cui all'articolo 122, comma 6, dovrà essere interpretato come riferimento a tre prove pratiche di guida esperibili entro il nuovo termine di dodici mesi.

Ferma restando l'applicazione di tale disciplina, ed il riconoscimento dei conseguenti diritti in favore del candidato al conseguimento di una patente di guida, si rappresenta ulteriormente che fino



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile
DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI
CITTADINI E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

all'adeguamento delle procedure informatiche che gestiscono la durata del foglio rosa ed il numero delle prove di guida esperibili, nulla sarà formalmente innovato nella modulistica da presentarsi e/o emessa.

Tuttavia, come è evidentemente, ovunque si leggerà che la validità dell'autorizzazione ad esercitarsi alla guida ha la durata di "6 mesi", dovrà intendersi "12 mesi": le procedure informatiche del CED provvederanno in ogni caso ad archiviare il dato relativo alla validità del foglio rosa in modo coerente con le nuove disposizioni.

Con successiva circolare saranno dettate le opportune istruzioni per la compilazione del campo relativo alla terza prova pratica di guida, attualmente non presente nel modello TT2112.

d) modifiche alla disciplina dell'articolo 122, commi 3, 5 ed 8, in materia di esercitazione alla guida con foglio rosa per il conseguimento delle patenti di categoria AM, A1, A2 ed A

L'art. 1, co. 1, del decreto legge n. 121 del 2021, come convertito dalla legge n. 156 del 2021 in commento, ha ulteriormente modificato i commi 3 ed 8 dell'articolo 122 CdS ed ha soppresso il comma 5 (cfr. lettera d-quater rispettivamente n. 1), n. 4) e n. 2)).

Ai fini di quel che qui rileva, per effetto di tali modifiche, a decorrere dal 10 novembre 2021 gli *"aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando utilizzano veicoli nei quali non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona in funzione di istruttore"* non è più prescritto di esercitarsi alla guida *"in luoghi poco frequentati"*.

e) modifiche alla disciplina dell'articolo 126-bis, comma 3, in materia di comunicazione della variazione del punteggio sulle patenti di guida, sulle CQC e sul KA e KB

Infine, l'articolo 1, comma 1, lettera d-quinquies, del decreto legge n. 121 del 2021, come convertito dalla legge n. 156 del 2021 in commento, ha modificato l'articolo 126-bis, comma 3, CdS prevedendo che: *"Ogni variazione di punteggio è comunicata tramite il portale dell'automobilista con le modalità indicate dal Dipartimento per la mobilità sostenibile - Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile"*.

In merito, dunque, si rammenta che:

il Portale dell'Automobilista è accessibile al link <https://www.ilportaledellautomobilista.it> ;

- dal 1 ottobre 2021 l'accesso con le credenziali è riservato esclusivamente agli utenti minorenni, agli operatori professionali ed alle imprese. Per tutti gli altri utenti, stante gli obblighi previsti dal D.L. 76/2020 "Semplificazione e innovazione digitale" (convertito con modificazioni dalla L. 120/2020) l'accesso all'area riservata è possibile solo tramite SPID;
- è possibile verificare il saldo punti della propria patente di guida una volta effettuata la registrazione sul Portale dell'Automobilista;
- a seguito della registrazione e/o dell'accesso si visualizza la "home page" dell'utente che, tra l'altro, espone il saldo punti;



Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile

DIPARTIMENTO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE, PER I SERVIZI AI
CITTADINI E ALLE IMPRESE IN MATERIA DI TRASPORTI E NAVIGAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE

- per i cittadini iscritti al Portale dell'Automobilista è possibile scaricare in formato pdf l'attestazione del saldo punti della patente con il dettaglio dell'ultima decurtazione punti. La funzione è accessibile nell'area riservata del cittadino: Verifica Punti Patente -> Scarica Attestato Saldo Punti.

Per effetto della disposizione in commento, questa Direzione generale non procederà ad alcuna altra forma di comunicazione dell'avvenuta decurtazione di punteggio.

* * *

E' soppressa ogni precedente disposizione in contrasto con la presente circolare.

(ing. Pasquale D'Anzi)



Digitally signed by D'ANZI
PASQUALE
C = IT
O = MINISTERO
INFRASTRUTTURE E
TRASPORTI-DIP. TRASPORTI



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER L'AMMINISTRAZIONE GENERALE,
PER LE POLITICHE DEL PERSONALE DELL'AMMINISTRAZIONE CIVILE
E PER LE RISORSE STRUMENTALI E FINANZIARIE
dgagutg@pec.interno.it

2021-2518

Roma,

Ai Sigg. Prefetti

Loro Sedi

Ai Sigg. Commissari di Governo per le Province di
Trento-Bolzano

Al Sig. Presidente della Regione Autonoma Valle d'Aosta
Aosta

e, p.c.

Al Gabinetto del Ministro

Sede

Al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

Dipartimento per la Mobilità Sostenibile

dip.trasporti@pec.mit.gov.it

Roma

Al Dipartimento della Pubblica Sicurezza

Sede

All'Agenzia del Demanio

Direzione Governo del Patrimonio Analisi del Portafoglio e Servizi trasversali

benimmobili@pce.agenziademanio.it

Roma

Oggetto: Decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali.



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER L'AMMINISTRAZIONE GENERALE,
PER LE POLITICHE DEL PERSONALE DELL'AMMINISTRAZIONE CIVILE
E PER LE RISORSE STRUMENTALI E FINANZIARIE
dgagutg@pec.interno.it

Sulla Gazzetta Ufficiale-Serie Generale n. 267 del 9 novembre 2021 è stata pubblicata la legge 9 novembre 2021, n. 156, con la quale è stato convertito, con modificazioni, il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, concernente l'oggetto.

Per i profili di competenza di questo Dipartimento, si segnala che l'articolo 1 del citato provvedimento d'urgenza ha modificato, rispettivamente alle lettere *g-quater*), *g-quinques*), *g-sexies*) e *g-septies*) del comma 1, gli articoli 203, 213, 214 e 215-*bis* del codice della strada, approvato con decreto legislativo n. 285/1992.

In particolare, il novellato **articolo 203** del codice della strada contempla espressamente la possibilità che i ricorsi rivolti al Prefetto avverso verbali di accertamento di violazioni di norme del codice della strada vengano inoltrati, oltre che con lettera raccomandata, anche per via telematica, tramite posta elettronica certificata o altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato, secondo le modalità disciplinate dall'articolo 65¹ del decreto legislativo n. 82/2005 (recante il codice dell'amministrazione digitale).

Al riguardo, si sottolinea che la trasmissione per posta elettronica certificata delle opposizioni in parola era già stata prevista dalla circolare del Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali n. 17166 del 14 novembre 2014, in considerazione del combinato disposto del menzionato articolo 203, comma 1-*bis*, e dell'articolo 48 del decreto n. 82/2005.

Gli articoli 213 ("*Misura cautelare del sequestro e sanzione accessoria della confisca amministrativa*") e 214 ("*Fermo amministrativo del veicolo*") del codice della strada, com'è noto, erano stati già novellati dall'articolo 23 del decreto-legge n. 113/2018 che aveva altresì introdotto l'articolo 215-*bis*

¹ Si riporta uno stralcio dell'art. 65 del d.lgs. n. 82/2005

Istanze e dichiarazioni presentate alle pubbliche amministrazioni per via telematica

1. Le istanze e le dichiarazioni presentate per via telematica alle pubbliche amministrazioni e ai gestori dei servizi pubblici ai sensi dell'articolo 38, commi 1 e 3, del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, sono valide:

a) se sottoscritte mediante una delle forme di cui all'articolo 20;

b) ovvero, quando l'istante o il dichiarante è identificato attraverso il sistema pubblico di identità digitale (SPID), la carta di identità elettronica o la carta nazionale dei servizi;

b-bis) ovvero formate tramite il punto di accesso telematico per i dispositivi mobili di cui all'articolo 64-bis;

c) ovvero sono sottoscritte e presentate unitamente alla copia del documento d'identità;

c-bis) ovvero se trasmesse dall'istante o dal dichiarante dal proprio domicilio digitale iscritto in uno degli elenchi di cui all'articolo 6-bis, 6-ter o 6-quater ovvero, in assenza di un domicilio digitale iscritto, da un indirizzo elettronico eletto presso un servizio di posta elettronica certificata o un servizio elettronico di recapito certificato qualificato, come definito dal Regolamento eIDAS. In tale ultimo caso, in assenza di un domicilio digitale iscritto, la trasmissione costituisce elezione di domicilio digitale speciale, ai sensi dell'articolo 3-bis, comma 4-*quinquies*, per gli atti e le comunicazioni a cui è riferita l'istanza o la dichiarazione. Sono fatte salve le disposizioni normative che prevedono l'uso di specifici sistemi di trasmissione telematica nel settore tributario. (omissis)



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER L'AMMINISTRAZIONE GENERALE,
PER LE POLITICHE DEL PERSONALE DELL'AMMINISTRAZIONE CIVILE
E PER LE RISORSE STRUMENTALI E FINANZIARIE
dgagutg@pec.interno.it

("Censimento dei veicoli sequestrati, fermati, rimossi, dissequestrati e confiscati"); le direttive conseguenti a tali modifiche normative sono state diramate con circolare del Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali n. 1582 del 25 gennaio 2019.

Tanto premesso, si osserva che la legge di conversione del decreto-legge n. 121/2021 è intervenuta, in particolare, sull'**articolo 213** del codice della strada, modificandone, in primo luogo, il **comma 3**, disciplinante il riparto delle attribuzioni concernenti la liquidazione degli oneri di custodia dovuti al custode-acquirente (individuato ai sensi del successivo articolo 214-bis) tra Prefettura e Agenzia del Demanio. Nello specifico tale novella ha inteso chiarire che quest'ultima è tenuta alla liquidazione dalla data in cui riceve il provvedimento prefettizio di confisca del veicolo e non da quella di trasmissione del provvedimento stesso a cura della Prefettura.

Il **comma 5** dell'articolo 213 (relativo alle modalità di affidamento in custodia al custode-acquirente di un veicolo sottoposto a sequestro e non affidato al proprietario o ad altro soggetto legittimato) è stato integrato, nella parte finale del sesto periodo, con la previsione secondo cui la comunicazione, da pubblicare nel sito *internet* istituzionale della Prefettura, dell'avvenuto deposito del veicolo in discorso presso il custode-acquirente deve recare l'avviso che se l'avente diritto non assume la custodia del veicolo nei cinque giorni successivi alla pubblicazione stessa, previo pagamento dei relativi oneri di recupero e custodia, il veicolo viene alienato, anche ai soli fini della sua rottamazione. Tale avviso, secondo le indicazioni della circolare del 25 gennaio 2019, era sinora inserito unicamente nel verbale di contestazione della violazione del codice della strada determinante l'avvio della procedura *de qua*, redatto dalle Forze di polizia.

Di particolare rilievo sono inoltre i periodi aggiunti dall'intervento normativo alla parte finale del comma 5, concernenti la fattispecie di veicoli sequestrati in assenza dell'autore della violazione, per i quali non sia stato possibile rintracciare contestualmente il proprietario o altro obbligato in solido, e affidati a uno dei soggetti di cui all'articolo 214-bis: nella descritta ipotesi, il verbale di contestazione, unitamente a quello di sequestro recante l'avviso ad assumerne la custodia, è notificato senza ritardo dall'organo di polizia che ha eseguito il sequestro, che provvede contestualmente a comunicare l'avvenuto deposito del mezzo presso il custode-acquirente mediante pubblicazione di apposito avviso nell'albo pretorio del comune nel cui territorio è stata accertata la violazione; se, per comprovate difficoltà oggettive, non è risultato possibile eseguire la notificazione e il veicolo è ancora affidato al predetto operatore



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER L'AMMINISTRAZIONE GENERALE,
PER LE POLITICHE DEL PERSONALE DELL'AMMINISTRAZIONE CIVILE
E PER LE RISORSE STRUMENTALI E FINANZIARIE
dgagutg@pec.interno.it

economico, la notificazione stessa si considera eseguita nel trentesimo giorno successivo a quello di pubblicazione della richiamata comunicazione nell'albo pretorio del comune, come sopra individuato. La disposizione, giusta il richiamo operato dal vigente comma 1 dell'articolo 214, si applica anche ai fermi amministrativi. Le nuove disposizioni consentiranno di ridurre sensibilmente il periodo di custodia dei mezzi in argomento (spesso dipendenti appunto dalle difficoltà connesse alle notificazioni), con conseguente riduzione della spesa pubblica nel settore: la modalità semplificata di notifica del verbale consentirà, infatti, di sbloccare le procedure di alienazione dei veicoli che rimangono depositati presso i soggetti autorizzati per impossibilità di completare l'iter procedurale di confisca, continuando così a generare costi per l'erario.

Nel **comma 7** dell'articolo 213, il quinto periodo, relativo ai contenuti del provvedimento prefettizio di confisca del veicolo, è stato modificato nel senso di prevedere che tale determinazione abbia ad oggetto, in alternativa al veicolo stesso, la somma ricavata dalla sua alienazione, in luogo della somma ricavata dalla distruzione, precedentemente contemplata: l'ipotesi della distruzione del mezzo, infatti, è compresa in quella dell'alienazione, che può aver luogo – come esposto - anche ai soli fini della rottamazione.

Infine, all'articolo in esame è stato aggiunto il **comma 10-bis**, a mente del quale, analogamente a quanto già previsto dal precedente comma 10 per il provvedimento prefettizio di confisca, il provvedimento con cui è disposto il sequestro del veicolo è comunicato dall'organo di polizia procedente al Dipartimento per la Mobilità Sostenibile del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, ai fini dell'annotazione al Pubblico registro automobilistico; in caso di successivo dissequestro, l'organo di polizia provvede alla comunicazione per la cancellazione dell'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e al Pubblico registro automobilistico.

Quanto all'**articolo 214** del codice della strada, la novella ha provveduto a emendare il **comma 5**, secondo periodo, da un'imprecisione meramente formale, sostituendo la parola "sequestro" con quelle, pertinenti alla rubrica e al contenuto dell'articolo, "fermo amministrativo".

Parimenti di carattere formale è la modifica apportata alla rubrica dell'**articolo 215-bis** del codice in parola, dalla quale è stato espunto il vocabolo "rimossi".

Il dispositivo della norma è stato invece interessato dalla soppressione, nel **comma 1** secondo periodo, delle parole: "*in cui, per ciascun veicolo, sono riportati altresì i dati identificativi del proprietario risultanti al pubblico registro*



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER L'AMMINISTRAZIONE GENERALE,
PER LE POLITICHE DEL PERSONALE DELL'AMMINISTRAZIONE CIVILE
E PER LE RISORSE STRUMENTALI E FINANZIARIE
dgagutg@pec.interno.it

automobilistico": di tale innovazione, ispirata da esigenze di tutela della riservatezza degli interessati, codesti Uffici dovranno tenere conto nelle attività connesse all'attuazione della procedura delineata dall'articolo 215-bis, in ordine alla quale si fa rinvio alle circolari di questo Dipartimento n. 1499 del 17 maggio 2021 e n. 6659 del 21 ottobre 2021.

Infine, il Legislatore è intervenuto sul comma 4 del menzionato articolo, chiarendo che il decreto dirigenziale esecutivo della richiamata procedura (trasmesso alle SS. LL. in allegato alla direttiva del 19 maggio 2021), stabilisce le modalità di attuazione delle disposizioni dell'articolo stesso.

Il Capo Dipartimento
(Carmen Perrotta)

Carmen Perrotta