

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 configurazioni 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 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 modifiche alle predette 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 prescrizioni 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 intendere 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 stallone 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 spazi 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 motocarrozette 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 (semprech  il veicolo stesso abbia un rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/Kg) cosa che, invece,   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 motocarrozette (motociclo con sidecar laterale) per le quali resta applicabile solo il limite di cilindrata di 150 cc se a motore termico. Ci  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   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, nonch  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   consentito altres  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 mobilit  sostenibile, 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 idoneit  al servizio da parte del Dipartimento per i trasporti terrestri. L'uso dei predetti dispositivi   altres  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 pu  essere considerato in stato di necessit , anche se effettuato da privati, nonch  la documentazione che deve essere esibita, eventualmente successivamente all'atto di controllo da parte delle autorit  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'autorit  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,   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 procedente 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 depositarie 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 ciascun 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)		