RELAZIONE ILLUSTRATIVA

PREMESSA

Lo schema di decreto delegato è stato adottato in attuazione e nel rispetto della delega recata dall'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177 e in piena aderenza ai principi e ai criteri direttivi ivi previsti.

I principi e criteri direttivi dettati mirano all'adozione di una disciplina in materia di circolazione stradale improntata alla **semplificazione e digitalizzazione dei procedimenti**, al **rafforzamento della sicurezza stradale** (anche attraverso la **revisione delle norme di comportamento e del relativo sistema sanzionatorio**), al **riassetto delle competenze istituzionali** nonché alla **razionalizzazione delle norme vigenti**, nel rispetto del divieto di *gold plating*, ossia di introdurre o mantenere livelli di regolazione nazionali superiori a quelli minimi richiesti dalla disciplina di derivazione euro unitaria.

La disciplina vigente, infatti, **si riflette oggi in un *corpus* legislativo afflitto da una significativa vetustà concettuale e da una progressiva stratificazione normativa** che ne ha compromesso l'originaria coerenza e onnicomprensività.

L'attuale codice della strada, adottato con il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ossia più di tre decenni fa, consta di oltre 200 articoli, cui si aggiungono gli ulteriori circa 400 articoli del regolamento attuativo adottato con il decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992, che ricomprende, a sua volta, Appendici ai singoli titoli e Allegati ordinati in gruppi, corrispondenti ai singoli titoli, a loro volta organizzati in Tabelle, Schemi, Modelli e Figure.

A tale coacervo normativo si affiancano le disposizioni contenute in altre fonti normative sempre riferibili, *lato sensu*, alla materia della circolazione stradale.

Si pensi, ad esempio, alla disciplina in materia di patente di guida, di derivazione euro-unitaria, dettata dal decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, che ha recepito nell'ordinamento interno le direttive 2006/126/CE e 2009/113/CE, e i conseguenti regolamenti e decreti attuativi, che costituiscono un apparato normativo complessivo di ulteriori 5 atti[1], nonché

1 Trattasi, in particolare, dei seguenti: (i) D.M. 28 novembre 2012, recante "*Disposizioni in materia di caratteristiche di sicurezza aggiuntive delle patenti di guida*"; (ii) D.M. 10 dicembre 2012 recante "*Disciplina della prova di controllo delle cognizioni e di verifica delle capacità e dei comportamenti per il conseguimento della patente di categoria AM, nonché delle modalità di esercitazione alla guida di veicoli per i quali è richiesta la predetta patente.*"; (iii) D.M. 19 dicembre 2012 recante "*Disciplina della prova di controllo delle cognizioni e di verifica delle capacità e dei comportamenti per il conseguimento della patente di categoria B1, B e BE.*"; (iv) D.M. 8 gennaio 2013 recante "*Disciplina della prova di controllo delle cognizioni e di verifica delle capacità e dei comportamenti per il conseguimento delle patenti di categoria C1, C, D1 e D, anche speciali, C1E, CE, D1E e DE.*"; (v) D.M. 21 giugno 2021 recante "*Disposizioni in materia di strumenti compensativi per candidati con diagnosi di DSA in sede di prova di controllo delle cognizioni per il conseguimento di una patente di guida di categoria AM o di categoria C1, C1E, anche con codice unionale 97, C, CE, D1, D1E, D e DE.*".

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

alla disciplina in materia di certificati di formazione professionale (CQC).

Si pensi, ancora, alla disciplina in materia di operazioni di motorizzazione di cui alla legge 1° dicembre 1986, n. 870, oggetto di recenti interventi di riordino, e alla disciplina sull'accertamento da remoto delle violazioni di cui al decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121.

Questa stratificazione normativa ha generato un quadro regolatorio di riferimento eccessivamente frammentato e complesso, un vero e proprio labirinto normativo la cui decifrazione risulta ardua non solo per il comune cittadino, ma sovente anche per gli stessi operatori del diritto e per gli organi preposti al controllo.

La farraginosità di molte procedure, l'oscurità di talune formulazioni e la difficoltà oggettiva nell'individuare con certezza il regime sanzionatorio applicabile a ciascuna fattispecie di violazione rischiano di compromettere il rapporto di fiducia tra il cittadino e le norme. La chiarezza e la comprensibilità delle regole costituiscono, infatti, il presupposto ineludibile per promuovere l'adesione spontanea ai precetti e per favorire la diffusione di comportamenti virtuosi e responsabili da parte di tutti gli utenti della strada. Quando la norma è oscura, la sua funzione preventiva si indebolisce, lasciando il campo a una logica puramente repressiva che mal si concilia con l'obiettivo primario di ogni Codice della Strada: la salvaguardia della vita umana e la promozione della sicurezza stradale.

L'attuale architettura normativa fatica, inoltre, a governare le nuove forme di mobilità che si sono affermate negli ultimi anni. Si fa riferimento alle forme di "mobilità dolce" ovvero di "micromobilità", con caratteristiche di accessibilità, efficienza trasportistica ed economica, positivo impatto ambientale, strumento ad ampia accessibilità sociale e a basso costo economico. In particolare, soprattutto le grandi aree metropolitane hanno avvertito l'esigenza di sviluppare sistemi di trasporto resilienti ai cambiamenti climatici, che risultino efficienti, puliti, sicuri, silenziosi, a zero emissioni nette, in attuazione di politiche ed azioni per una mobilità sana, attiva e più sicura. Le predette esigenze non devono comunque cedere il passo alle ineludibili e prioritarie esigenze di sicurezza della circolazione, che – sovente – è stata compromessa dal dilagare di forme di mobilità alternativa "selvagge" e non regolamentate.

La materia non risulta organicamente inserita nell'attuale codice della strada ed è stata oggetto, nel corso del tempo, di una disciplina frammentata frutto di vari interventi normativi succedutisi dal 2018 ad oggi. Al riguardo, si ricordano, in particolare, l'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, con il quale è stata avviata la sperimentazione della circolazione su strada di veicoli a propulsione prevalentemente elettrica, quali *segway*, *hoverboard* e monopattini, e l'articolo 1, commi da 75 a 75-*vicies quinquies*, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, con il quale sono state introdotte norme volte a meglio garantire la sicurezza della circolazione dei veicoli di micromobilità elettrica, peraltro recentemente oggetto di modifica da parte dell'articolo 4 della legge n. 177 del 2024, che ha operato una profonda

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

risistemazione della materia della circolazione dei monopattini.

Allo stesso tempo, è maturata una nuova sensibilità sociale verso la necessità di innalzare i livelli di **tutela per gli utenti più vulnerabili**, quali pedoni e ciclisti, che pagano il tributo più alto in termini di incidentalità stradale. Il Codice vigente, pur contenendo disposizioni a loro tutela, non è strutturato per porre la protezione dell'utente debole come un asse portante della disciplina.

A queste considerazioni si aggiunge la necessità di **modernizzare l'intero sistema di gestione amministrativa della circolazione**. La dipendenza da documenti cartacei e da procedure analogiche rappresenta un anacronismo nell'era della transizione digitale, generando inefficienze, costi superflui e oneri ingiustificati per i cittadini. La **digitalizzazione** non è più un'opzione, ma una necessità per rendere l'amministrazione più efficiente, trasparente e vicina alle esigenze dell'utente.

Ancora, il **sistema sanzionatorio** vigente presenta anomalie che ne minano l'equità e l'efficacia deterrente. Le sanzioni non sempre appaiono commisurate alla reale pericolosità della condotta sanzionata e i meccanismi di destinazione dei proventi derivanti dalle violazioni non assicurano un loro sistematico e integrale reinvestimento in interventi volti a migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali. Questo scollamento tra l'accertamento della violazione e il miglioramento tangibile della sicurezza contribuisce ad alimentare la percezione, talvolta distorta ma diffusa, che gli strumenti di controllo siano utilizzati a fini meramente persecutori o di cassa.

Non da ultimo, le recenti analisi sul tasso di incidentalità stradale in Italia hanno reso evidente la necessità di intervenire in maniera organica e completa in materia di **sicurezza della circolazione stradale** al fine di affrontare i problemi di maggiore impatto sociale.

Dal dossier delle competenti commissioni parlamentari, in sede di esame della legge n. 177 del 2024 - che sta dando frutti importanti in termini di riduzione del tasso di incidentalità, già nell'immediatezza della sua entrata in vigore - emergeva l'esigenza immediata di intervento per arginare l'incremento del tasso di incidentalità a partire dal periodo dell'emergenza COVID.

Si rammenta, al riguardo, come la predetta legge, per dare una prima risposta alla necessità di contrastare la grave persistenza di livelli troppo elevati di incidentalità nel nostro Paese, ha già apportato significative modifiche alla disciplina recata dal codice della strada, configurando una struttura di prevenzione e di sanzioni assai articolata, la quale ha incluso anche novelle agli articoli 589-bis e 590-bis del codice penale (rispettivamente: omicidio stradale e lesioni stradali).

È proprio grazie all'introduzione delle prime misure urgenti che si deve la riduzione del tasso di incidentalità, seppure in assenza di un intervento trasversale e organico sull'intero codice, cui si darà seguito con il presente provvedimento in attuazione della delega contenuta nell'articolo 35 della

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

suddetta legge, con l'obiettivo di porre l'attenzione anche agli aspetti della formazione dei guidatori, della tutela degli utenti deboli, della razionalizzazione del sistema sanzionatorio non in chiave maggiormente afflittiva quanto piuttosto in una prospettiva di ponderazione del grado di pericolosità del comportamento illecito e delle potenziali conseguenze lesive in termini di incidentalità.

In particolare, gli ultimi dati disponibili dell'incidentalità stradale e dell'attività di Polizia Stradale ed Arma di Carabinieri forniti dal Ministero dell'interno mostrano segnali positivi sul fronte della sicurezza stradale. In particolare, tra dicembre 2024 e dicembre 2025 si registrano: -7,2% di incidenti con esito mortale, -8,9% di persone decedute, -1,7 di incidenti con lesioni e – 2,1% di persone ferite. Tra gennaio e maggio 2026, la riduzione si conferma costante: -2,1% incidenti con esito mortale, -3,2% di persone decedute, -10,5% di incidenti con lesioni e -8,2% di persone ferite.

Per la prima volta il numero dei decessi sulle strade italiane è sceso sotto i 3000. Nel 2025 infatti, secondo i dati Aci-Istat, ci sono state 2.868 vittime, 162 in meno rispetto al 2024.

Dai dati emerge tuttavia che il numero delle vittime aumenta tra conducenti e passeggeri di biciclette, biciclette elettriche, monopattini elettrici e autocarri, mentre diminuisce per tutte le altre categorie di utenti della strada.

Proprio in questo scenario si colloca l'esigenza di una riscrittura integrale di regole vetuste e – sotto alcuni aspetti – poco efficaci in chiave di deterrenza, oltre che incompleta: a titolo esemplificativo, si pensi alla disciplina dettata per i monopattini in una legge di bilancio del 2019.

Sarebbe stato illogico non accompagnare e completare i risultati incoraggianti già raggiunti da un intervento trasversale e significativo quale, appunto, la redazione di un codice chiaro, armonico ed efficace, nel dichiarato intento **di coniugare al meglio le esigenze di mobilità dei cittadini con la salvaguardia della vita umana e, al contempo, di assicurare un sistema sanzionatorio equo ed efficace** (in quanto effettivamente applicato) e, come tale, unanimemente condiviso; un sistema finalizzato a prevenire, piuttosto che a reprimere, e a formare, piuttosto che a informare, il cittadino ad avere un rapporto corretto con la strada.

Per raggiungere tali obiettivi, in coerenza con i criteri e principi direttivi fissati dall'articolo 35 della citata legge n. 177 del 2024, **il nuovo schema di codice dispone un complessivo riordino di tutta la materia** in esame:

- attraverso Titoli e Capi che disciplinano in maniera organica e leggibile tutte le materie ora incluse nel codice e nelle leggi extra-codicistiche sopracitate;
- riaccorpando in maniera organica le norme di competenza riferite ai vari soggetti istituzionali (Ministeri, Comuni, Regioni, Province, enti proprietari, concessionari etc.), ora trasversalmente inserite "a pettine"

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

nell’intero codice;

- riordinando le norme di comportamento, che non consentono, ad oggi, di ricostruire con chiarezza il rapporto tra la norma di comportamento, la violazione, la sanzione applicabile.

La redazione del testo è stata frutto di un Gruppo di lavoro istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, composto da esperti della materia, con il supporto di tutte le Amministrazioni interessate che hanno fornito i loro contributi “*ratione materiae*”.

Per quanto riguarda la struttura dello schema di decreto delegato in parola, sempre in ossequio al principio di massima semplificazione e al fine di assicurare la più ampia fruibilità da parte sia dei cittadini che degli operatori, il provvedimento è stato articolato per TITOLI e sono stati predisposti appositi Allegati di natura normativa per rendere più fruibile il testo da parte degli utenti.

Al fine di redigere un codice strutturato in modo armonico e organizzato in modo coerente, il TITOLO I è dedicato ai principi generali, agli strumenti trasversali e alle competenze; il TITOLO II contiene l’insieme delle norme di comportamento; il TITOLO III è dedicato all’apparato sanzionatorio, il cui impianto è stato integralmente rivisto in modo da assicurare l’immediata evidenza a tutti i destinatari della correlazione norma - comportamento - violazione - sanzione; il TITOLO IV è dedicato agli illeciti penali; infine, i TITOLI V, VI, VII e VIII sono dedicati alla riorganizzazione della disciplina più propriamente tecnica riferita, rispettivamente, ai titoli abilitativi, ai veicoli, alle strade e all’uso dei veicoli per l’attività di autotrasporto.

Inoltre, in conseguenza della riscrittura integrale del codice della strada, sarà adottato un nuovo regolamento di esecuzione e di attuazione e razionalizzata la disciplina oggi contenuta nel decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

I CARDINI DELLA RIFORMA E LA RISTRUTTURAZIONE IN CHIAVE DI SEMPLIFICAZIONE

Il lavoro di codificazione operato dallo schema di decreto legislativo ha una portata radicalmente innovativa e si fonda su una integrale riorganizzazione per Titoli e Capi afferenti alle macro-aree di competenza del codice.

In piena aderenza ai criteri e principi della legge delega, il nuovo codice razionalizza e riorganizza in un unico “corpus normativo” la materia riferita, ad esempio, ai titoli abilitativi, ora declinata nel decreto legislativo n. 59 del 2011, nonché tutte le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che hanno riguardo ad una materia di fondamentale importanza per tutti gli utenti della strada, ossia quella delle operazioni di motorizzazione, disciplinata – a normativa vigente – dall’articolo 19 della legge n. 870 del 1986.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

A tale ottica risponde la suddivisione anticipata in premessa, che si prefigge di disciplinare in chiave omogenea competenza, titoli abilitativi, norme di comportamento e relativo apparato sanzionatorio.

Premesso ciò, per la prima volta ci si approccia ad una operazione di codificazione ponendosi in chiave prospettica dalla parte dell'utente della strada e della necessità di fornire uno strumento di immediata consultazione, con un impatto efficace soprattutto in chiave di deterrenza.

Da questo nuovo angolo visuale, al Titolo II, che ricomprende tutte le norme di comportamento riferite a tutte le materie di competenza del codice, corrisponde una Tabella di immediata fruibilità che consentirà a chiunque di comprendere appieno quali sono i comportamenti vietati ovvero obbligati e quale sanzione, pecuniaria o di natura amministrativa, sia ricollegabile ai medesimi comportamenti.

Si tratta di una novità assoluta che – si ritiene – possa avere ripercussioni anche in chiave di deterrenza, posto che una disposizione normativa deve caratterizzarsi, *in primis*, come un'espressione linguistica che – ai nostri fini - si caratterizza per il fine precettivo, inteso come idoneità dell'enunciato normativo ad influire sul comportamento altrui, guidandolo o indirizzandolo in un certo senso.

Lo schema di codice intende perseguire l'idea di valorizzare il momento della scrittura della norma in termini di immediata intellegibilità e comprensione, onde agevolarne la comprensione e, quindi, la conformazione del comportamento richiesto.

Il lavoro fatto si fonda sull'assunto che solo norme chiare e precise possono orientare i cittadini e, conseguentemente, la precisione della struttura della fattispecie tipica appare ineludibile per soddisfare la funzione di prevenzione generale, tanto più importante in un settore che riguarda tutti i cittadini e che coinvolge beni primari quali la sicurezza individuale e collettiva.

La Tabella cui si fa riferimento, ovviamente, costituisce parte integrante del Codice, con valore di norma primaria, e con espressa precisazione che alle modifiche della stessa si potrà procedere esclusivamente con legge o atti aventi forza di legge.

Ritenuta doverosa tale premessa, nel paragrafo 1 si delineano i cardini su cui ruota la struttura del nuovo codice, declinando, invece, nel paragrafo 2, i punti di maggiore novità.

Per evidenti esigenze espositive, la presente relazione non procede all'illustrazione degli articoli che – a seguito dell'avvenuta ricollocazione e razionalizzazione, anche in termini semantici – riproducono la disciplina previgente. Al riguardo, infatti, in aderenza a quanto previsto dall'articolo 35 della legge delega, il lavoro di codificazione è corredato da tabelle di concordanza volte a far emergere l'eventuale corrispondenza tra disciplina previgente e nuova, con l'indicazione – laddove si sia intervenuti in chiave

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

innovativa o di mera novella – delle ragioni su cui si fonda l'intervento proposto.

Le singole disposizioni saranno illustrate nei termini in cui impattano sulla normativa vigente, innovandola in modo significativo.

I lavori preparatori sottesi allo schema di codice hanno scontato una fase di consultazione sia con tutti gli altri Ministeri interessati che con le Amministrazioni pubbliche, quali ANCI, UPI e Regioni, cui ha fatto seguito un'ampia consultazione pubblica con il coinvolgimento di quasi duecento destinatari tra soggetti pubblici e privati.

Di tale confronto si dà conto nell'Analisi di Impatto della Regolamentazione predisposta.

1. I PRINCIPI GENERALI

Il vigente codice della strada del 1992, nonostante, come sopra evidenziato, sia composto da un numero considerevole di articoli, dedica ai principi generali soltanto l'articolo 1. Peraltro, il citato articolo, che disciplina anche le finalità e gli obiettivi perseguiti, al comma 2 si limita a fare riferimento a due generalissimi principi, ovverosia quelli della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile.

Il presente schema di decreto delegato, invece, ha inteso dedicare una parte significativa del Capo I del Titolo I, alla codificazione dei principi generali al fine di rendere intellegibile il disegno armonico, organico e unitario sotteso al codice e consentire, al tempo stesso, una migliore comprensione delle singole parti, connettendole alla disciplina rivista e riletta alla luce dei medesimi principi, comunque mutuati dalla giurisprudenza consolidata della Corte di Cassazione.

In controtendenza rispetto al passato, evitando di richiamare principi "generalissimi", si è inteso codificare soltanto i principi aventi una chiara funzione ordinante e nomofilattica, nell'ottica di fornire una più puntuale base normativa anche a quei principi soltanto desumibili dalle disposizioni vigenti ovvero di elaborazione giurisprudenziale. Con le nuove disposizioni si è, infatti, voluto dare un contenuto concreto e operativo ad alcuni **principi generali** altrimenti eccessivamente vaghi ed indeterminati (si veda, ad esempio, la disposizione dedicata al principio di solidarietà sociale) e recepire **indirizzi giurisprudenziali consolidati ormai divenuti "diritto vivente"** (come, ad esempio, nel caso delle norme dedicate al principio di precauzione e al principio di responsabilità).

In tal senso, sono stati codificati il principio di libera circolazione, di neutralità tecnologica, di adeguatezza delle condotte, il principio di precauzione, il principio di responsabilità e il principio di solidarietà sociale, senza trascurare il riferimento alle ineludibili esigenze di promuovere una cultura nonché l'educazione alla sicurezza stradale.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

2. RIORDINO E RAZIONALIZZAZIONE DELLE COMPETENZE

In attuazione del principio di delega contenuto nell'articolo 35, comma 2, lettera c), della legge n. 177 del 2024, il nuovo Codice, al Capo II del Titolo I, si prefigge quale obiettivo quello di operare un complessivo **riassetto delle competenze tra gli enti istituzionali**, nel rispetto delle competenze delle regioni e degli enti locali in materia di viabilità, anche con riguardo alla previsione di limiti di circolazione, tenuto conto dell'esigenza di agevolare comunque l'accesso ai soggetti che svolgono servizi di polizia, antincendio, di soccorso stradale, di rimozione e di assistenza sanitaria.

In tale contesto, il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** viene riconosciuto come l'organo centrale di indirizzo e coordinamento in materia di circolazione e infrastrutture stradali, con poteri di indirizzo, normativi, regolatori, di controllo e sostitutivi che si esplicano, in particolare, nell'organizzazione e nella regolamentazione della circolazione stradale e della relativa segnaletica, nella definizione delle norme tecniche relative all'infrastruttura, al traffico e alla sicurezza, nonché nella vigilanza sugli enti proprietari delle strade e sui soggetti che operano nel settore.

Con riferimento ai poteri ministeriali di indirizzo e di monitoraggio, riveste particolare rilevanza la predisposizione, a cadenza annuale, di un **programma informativo** sulla sicurezza stradale, e l'adozione del **Piano nazionale per la sicurezza stradale**, quale strumento strategico finalizzato ad imprimere un forte impulso al processo di riduzione dell'incidentalità stradale e degli effetti negativi della circolazione, in coerenza con gli obiettivi della Commissione europea.

Va annoverata, inoltre, la competenza a definire **criteri generali di pianificazione del traffico**, ai quali gli enti proprietari delle strade devono uniformarsi, evitando in tal modo frammentazioni o difformità a livello locale, **criteri e direttive in materia di limiti di velocità**, anche funzionali a ridurre o innalzare tali limiti rispetto a quelli ordinari, ma solo ove se ne ravvisi la necessità, in presenza di condizioni oggettive, arginando il fenomeno di una disciplina territoriale a macchia di leopardo, nonché **criteri uniformi per la collocazione della segnaletica stradale**, conformemente a *standard* europei e internazionali, il cui mancato rispetto da parte dell'ente proprietario della strada giustifica l'attivazione di poteri sostitutivi.

Con riferimento ai poteri più propriamente normativi e regolatori, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è attribuito, tra l'altro, il compito di emanare **norme tecniche funzionali e geometriche per la costruzione, il controllo e il collaudo delle strade e dei relativi impianti e servizi** finalizzate a garantire la sicurezza per tutti gli utenti della strada, a ridurre l'inquinamento acustico e atmosferico, nonché a salvaguardare ambiente, paesaggio ed edifici di pregio storico e architettonico. In tale ambito, possono essere menzionati, a titolo esemplificativo, anche i provvedimenti con i quali verranno stabilite le caratteristiche dei dispositivi telematici installati sui veicoli per la gestione di eventuali deroghe ai divieti di circolazione, ovvero le

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

caratteristiche e i criteri di installazione dei dispositivi di controllo della sosta tariffata.

Oltre a ciò, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è individuato quale soggetto **responsabile degli accertamenti tecnici su veicoli a motore e rimorchi, nonché in ordine ai requisiti per la guida, patenti e altri titoli abilitativi**.

Al **Ministero dell'interno** sono, invece, attribuite le competenze in materia di **coordinamento dei servizi di polizia stradale**, preordinate a garantire che la sicurezza della circolazione, la regolarità del traffico e la gestione delle emergenze avvengano in maniera coordinata e uniforme su tutto il territorio nazionale. Siffatta attività di coordinamento si estrinseca essenzialmente nell'adozione di direttive vincolanti per gli organi e gli ausiliari di polizia stradale, la cui esecuzione è affidata principalmente ai Prefetti.

Al medesimo dicastero spetta, inoltre, la **gestione delle emergenze** e delle situazioni di crisi legate alla viabilità, rispetto alle quali ha il compito di coordinare interventi in situazioni di emergenza sulla rete stradale e autostradale, nonché di adottare strategie preventive atte a ristabilire celermente la sicurezza e la regolarità della circolazione.

Alle Regioni e alle Province autonome di Trento e Bolzano sono attribuiti i compiti riguardanti la regolamentazione della circolazione stradale extraurbana, con particolare riferimento a zone a traffico limitato, sicurezza stradale, tutela ambientale e gestione del traffico turistico.

A tale ultimo riguardo, sulla scorta di quanto già anticipato dal legislatore con la legge n.177 del 2024, si conferma in capo agli enti territoriali la possibilità di **istituire zone a traffico limitato** (ZTL) anche in presenza di esigenze straordinarie e motivate relative alla tutela di ambiti di rilevanza culturale, paesaggistica o naturalistica, proprio al fine di preservare speciali aree dal traffico eccessivo bilanciando la fruizione turistica con la conservazione del patrimonio.

Infine, ai **Comuni** spetta porre in essere le azioni necessarie per garantire il rispetto della normativa vigente in materia di circolazione stradale, nella prospettiva di assicurare la sicurezza dei cittadini e l'ordine urbano.

In particolare, le amministrazioni comunali, oltre a provvedere all'ordinaria perimetrazione del centro abitato, delimitando, tra le altre, le zone ciclabili, le aree pedonali, e le zone a traffico limitato, sono chiamati a disciplinare la sosta e regolamentare la circolazione, apporre e manutenere la segnaletica sulle strade di proprietà, rilasciare autorizzazioni per segnali che indicano servizi stradali, nonché effettuare le relative attività di controllo e monitoraggio.

Nella sostanza, l'impianto del nuovo codice riconduce a sistema le competenze e i poteri ora inseriti in modo disorganico e poco armonico tra codice e regolamento, con duplicazioni e sovrapposizioni sovente anche tra

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

disciplina di primo e secondo livello, che ingenerano confusione anche per gli addetti ai lavori.

3. POTENZIAMENTO DEI SERVIZI AUSILIARI DI POLIZIA STRADALE

La riforma è orientata anche ad ottimizzare l'impiego delle risorse umane.

L'attuale Codice prevede, infatti, un utilizzo limitato degli ausiliari di polizia stradale, circoscritto all'accertamento di specifiche violazioni delle norme di comportamento (in particolare, la sosta in assenza di titolo).

Il nuovo testo, in ossequio a quanto previsto dall'articolo 35, comma 3, lettera n) della legge n. 177 del 2024, intende, per contro, riconfigurare il ruolo di tali soggetti, promuovendone l'impiego come veri e propri **"ausiliari del traffico"** per sopperire alle carenze di organico delle forze di polizia locale e per migliorare la gestione della circolazione stradale.

In particolare, al Capo IV del Titolo I, si prevede che, a seguito dell'ottenimento di specifica abilitazione, gli ausiliari di polizia stradale potranno essere utilmente impiegati in situazioni critiche per la circolazione, per la **regolazione del traffico** agli incroci delle strade, in assenza o in sostituzione dei semafori, o in ogni situazione di congestione della circolazione, ovvero per la **segnalazione o rilevazione degli incidenti con soli danni a cose su strade diverse dalle autostrade e dalle extraurbane principali**.

In ogni caso, la conseguente attività di accertamento e contestazione delle violazioni rimarrà di competenza degli organi di polizia stradale, ai quali gli ausiliari trasmetteranno la documentazione e i rilievi effettuati, garantendo così il corretto esercizio della funzione sanzionatoria.

4. INFORMATIZZAZIONE E DIGITALIZZAZIONE DI DOCUMENTI E PROCEDURE

In coerenza con gli obiettivi di modernizzazione del Paese, la riforma imprime un impulso decisivo alla **informatizzazione e digitalizzazione di documenti e procedure**. Nell'ottica della semplificazione sostanziale, il codice intende porre le basi per superare l'approccio basato sul supporto cartaceo, che costituisce un onere obsoleto sia per i cittadini sia per la Pubblica Amministrazione.

Una delle principali innovazioni consiste nel **superamento**, nei casi disciplinati dal codice, **dell'obbligo di esibizione materiale della patente e del documento di circolazione, quando i relativi dati possano essere verificati direttamente dagli organi di polizia attraverso l'accesso alle banche dati.**

La dematerializzazione viene, inoltre, estesa all'intero procedimento sanzionatorio.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

In particolare, il **verbale di contestazione** potrà essere redatto interamente in formato digitale dagli agenti accertatori e reso immediatamente disponibile al trasgressore su piattaforme telematiche dedicate. Ciò garantirà maggiore rapidità, trasparenza e certezza nella verbalizzazione.

Di conseguenza, la modalità prioritaria di notifica diventerà quella telematica, attraverso il **Servizio delle Notifiche Digitali della Pubblica Amministrazione (SEND)**. La notifica verrà, quindi, indirizzata presso il domicilio digitale del cittadino, mentre si procederà con le modalità tradizionali di notifica presso l'indirizzo di residenza solo in assenza del domicilio digitale.

Anche la gestione delle **sanzioni accessorie** sarà interamente digitalizzata. Le misure incidenti sul titolo abilitativo saranno annotate e rese immediatamente disponibili sulle apposite banche dati digitali nazionali, senza la necessità di ulteriori e successivi provvedimenti amministrativi. Questo processo integrato assicurerà l'immediata efficacia delle sanzioni e una gestione più snella e sicura dell'intero *iter*.

5. LA CENTRALITÀ DELLA SICUREZZA STRADALE

Obiettivo centrale della riforma è senz'altro il **rafforzamento delle misure di prevenzione degli incidenti**, operato attraverso una **riscrittura delle regole di condotta informata ai principi di precauzione, responsabilità, affidamento e solidarietà sociale**. L'attuale disciplina, infatti, si presenta spesso frammentaria e con formulazioni ambigue, che non sempre consentono di percepire con immediatezza la gravità e la pericolosità di un determinato comportamento. Per ovviare a questa criticità, il nuovo Codice prevede, quindi, un riordino integrale delle disposizioni in materia.

In tale ottica, tutte le condotte che costituiscono una violazione di obblighi, divieti o limitazioni relativi ai diversi aspetti della circolazione stradale sono state raggruppate in appositi Capi del Titolo II (*e.g.* uso della strada, titoli abilitativi, impiego dei veicoli, circolazione di pedoni, animali e veicoli), funzionali a **individuare chiaramente quali sono le "macro" categorie omogenee di comportamenti vietati**, ciò che consentirà di offrire una tassonomia chiara e razionale delle condotte illecite.

Tale riorganizzazione sistematica dei precetti, realizzata anche attraverso una chiara **distinzione tra le regole rivolte alla generalità degli utenti della strada e quelle specificamente destinate a particolari categorie di utenti** (*e.g.* autotrasportatori, taxi e noleggio con conducente, utenza vulnerabile) è stata concepita al fine di agevolare e velocizzare quanto più possibile la consultazione dei precetti sia da parte del cittadino che degli organi di controllo.

Nella ridefinizione delle singole regole di comportamento, sono stati valorizzati gli elementi di **prudenza e responsabilità** nella circolazione, con l'obiettivo di prevenire l'esposizione ai principali fattori di rischio che

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

alimentano i tassi di incidentalità. Si passa, quindi, da una logica di mero rispetto formale del precetto a una cultura della guida consapevole, in cui ogni utente della strada è chiamato a essere garante non solo della propria incolumità, ma anche di quella altrui.

Proprio in quest'ottica, in accoglimento delle istanze avanzate dalle associazioni per le vittime della strada, si colloca la scelta del legislatore di **sostituire il termine "incidente" con quello di "sinistro"**, volta a evidenziare come gli eventi dannosi connessi alla circolazione stradale, nella maggior parte dei casi, non siano fortuiti o inevitabili, bensì costituiscano il prevedibile esito di condotte individuali erronee e prevenibili, quali l'eccesso di velocità, la disattenzione alla guida, l'assunzione di alcol o di sostanze stupefacenti, che incidono in modo determinante sui livelli di rischio e sulla sicurezza collettiva.

In tale prospettiva, la nuova terminologia intende rafforzare l'attenzione sulla dimensione causale del fenomeno, contribuendo a promuovere una maggiore consapevolezza delle responsabilità individuali e collettive connesse all'uso della strada.

Un apposito Capo (III) del Titolo II è dedicato alla **tutela dell'utenza vulnerabile**. In tale ambito, il nuovo Codice intende innalzare significativamente i livelli di protezione per pedoni, ciclisti e motociclisti, attraverso un approccio combinato di misure preventive e sanzionatorie. Sono, in particolare, ridefiniti con maggiore rigore i comportamenti che i conducenti di autoveicoli devono tenere quando si trovano in prossimità o in fase di incrocio con utenti più deboli, introducendo norme che impongono un dovere di cautela rafforzato. Parallelamente, al fine di promuovere una maggiore consapevolezza dei rischi anche tra gli utenti vulnerabili, sono state ridefinite anche le sanzioni previste per le violazioni commesse da ciclisti e pedoni.

Con l'obiettivo specifico di contrastare il fenomeno della **guida in stato di ebbrezza**, è stato, inoltre, seguito un approccio che non sia solo punitivo, ma anche riabilitativo, finalizzato a verificare l'assenza di situazioni di dipendenza. Tali soggetti, all'esito positivo della visita di revisione della patente, manterranno il titolo abilitativo con una validità ridotta, progressivamente aumentata solo a seguito di successive visite.

Si confermano, integralmente, le misure già introdotte dalla legge n. 177 del 2024 che hanno dato – come esposto in premessa – risultati estremamente importanti in chiave di deterrenza e prevenzione.

6. MISURE SANZIONATORIE TRASPARENTI, PROPORZIONATE ED EQUE

La riforma interviene in modo incisivo sull'apparato sanzionatorio, con l'obiettivo di renderlo più trasparente, proporzionato ed equo. L'attuale formulazione del Codice, infatti, rende complessa l'individuazione delle sanzioni pecuniarie e accessorie applicabili a ciascuna violazione.

In aderenza ai principi e criteri direttivi contenuti nell'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177, l'intervento è diretto a superare le criticità

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

derivanti dalla progressiva stratificazione delle disposizioni sanzionatorie e a realizzare un sistema più semplice, coerente, proporzionato ed efficace, nel quale le conseguenze associate alle violazioni risultino più chiaramente correlate alla condotta e al rischio concretamente prodotto per la sicurezza della circolazione.

L'attuale apparato sanzionatorio costituisce il risultato di oltre trent'anni di interventi legislativi succedutisi in assenza di una complessiva revisione sistematica. Le numerose modifiche apportate nel tempo hanno determinato la progressiva proliferazione delle fasce sanzionatorie pecuniarie, ciascuna caratterizzata da propri limiti edittali e collegata a specifiche fattispecie di violazione. Nel sistema vigente sono state individuate complessivamente ottantadue differenti fasce sanzionatorie. Tale articolazione rende complessa la ricostruzione del trattamento applicabile alle singole fattispecie e non sempre consente di individuare con immediatezza i criteri in base ai quali le diverse condotte sono state ricondotte a sanzioni di diversa entità.

La presenza di fasce coincidenti o caratterizzate da importi molto ravvicinati, unitamente alla differenziazione dei relativi limiti edittali, accresce gli oneri applicativi gravanti sugli organi accertatori e rende meno trasparente il sistema per i suoi destinatari. Essa riduce, inoltre, la possibilità di percepire chiaramente la graduazione del disvalore attribuito dall'ordinamento alle diverse violazioni. In numerosi casi, infatti, l'entità della sanzione appare riconducibile alla successione degli interventi normativi più che all'applicazione di criteri unitari fondati sulla pericolosità della condotta e sulla sua concreta incidenza sulla sicurezza stradale.

Per ovviare a tali problemi, nell'ottica di garantire maggiore semplicità e prevedibilità, è stata in primo luogo effettuata una **drastica riorganizzazione delle sanzioni principali**, che **sono state raggruppate in sole 21 fasce sanzionatorie, dalle 82 fasce attualmente previste**: la prima fascia, in linea di massima, presenta un limite edittale minimo di 25 euro e uno massimo di 100 euro; l'ultima fascia prevede un limite edittale minimo di 10.000 euro e uno massimo di 40.000 euro. I limiti edittali sono predisposti in modo che vi sia un rapporto quadratico tra l'importo minimo e quello massimo.

L'intervento non è orientato a un generalizzato incremento della severità delle sanzioni. Esso è volto, piuttosto, a realizzare una loro più razionale distribuzione tra norme di comportamento e sanzione, ricondotta alla propria funzione di strumento di prevenzione e di orientamento dei comportamenti.

La revisione interessa anche la disciplina delle sanzioni accessorie, attualmente caratterizzata dalla presenza di una pluralità di istituti, quali il ritiro, la sospensione e la revoca dei documenti di guida o di circolazione, nonché il fermo amministrativo del veicolo. L'applicazione di tali misure richiede frequentemente l'adozione di successivi provvedimenti amministrativi, determinando una distanza temporale tra l'accertamento della violazione e la concreta produzione degli effetti sanzionatori. La complessità della sequenza procedimentale accresce gli oneri a carico delle

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

amministrazioni e può ridurre la percezione dell'immediatezza e della certezza della risposta dell'ordinamento.

Lo schema procede pertanto alla razionalizzazione delle misure accessorie, riconducendole alle due categorie generali del divieto di guida e del divieto di marcia. Il divieto di guida riguarda le conseguenze che incidono sulla possibilità del conducente di esercitare temporaneamente o definitivamente la facoltà di guida; il divieto di marcia ricomprende, invece, le misure che impediscono la circolazione del veicolo. La nuova classificazione è finalizzata a semplificare il quadro degli istituti applicabili e a rendere più chiara la distinzione tra le conseguenze riferite alla posizione del conducente e quelle incidenti sul veicolo.

La riconduzione delle sanzioni accessorie a categorie unitarie consente inoltre di semplificare i relativi procedimenti applicativi, riducendo, ove compatibile con la natura della misura e con le garanzie riconosciute al destinatario, la necessità di ulteriori passaggi amministrativi. La maggiore immediatezza degli effetti rafforza il collegamento temporale tra violazione e conseguenza sanzionatoria, contribuendo ad accrescere l'effettività e la capacità deterrente del sistema. Rimangono in ogni caso ferme le garanzie procedimentali, il diritto di difesa e la possibilità di contestare l'accertamento e i conseguenti provvedimenti nelle forme previste dall'ordinamento.

La riforma tiene conto anche delle difficoltà riscontrate nell'applicazione delle sanzioni accessorie nei confronti dei titolari di documenti rilasciati da Stati esteri, dei conducenti non residenti e dei soggetti privi di uno stabile collegamento con il territorio nazionale. L'attuale sistema, essendo fortemente collegato ai documenti amministrativi nazionali, non sempre consente di assicurare la medesima effettività delle conseguenze nei confronti di tutte le categorie di utenti. La razionalizzazione delle misure e la loro gestione attraverso le banche dati sono dirette a favorire una risposta maggiormente uniforme e a ridurre le differenze applicative derivanti dalla tipologia o dallo Stato di rilascio del documento posseduto.

La revisione dell'apparato sanzionatorio è accompagnata dal rafforzamento degli strumenti di accertamento e dalla valorizzazione delle informazioni già disponibili presso le banche dati pubbliche. L'efficacia preventiva delle sanzioni dipende, infatti, non soltanto dalla loro entità, ma anche dalla probabilità che le violazioni siano accertate e che le conseguenze previste siano effettivamente e tempestivamente applicate. A tal fine, lo schema favorisce il ricorso coordinato agli strumenti tecnologici e all'interoperabilità degli archivi, con l'obiettivo di ridurre le attività documentali non necessarie, migliorare la tempestività dei controlli e assicurare una più efficiente gestione delle conseguenze amministrative.

L'impiego degli strumenti tecnologici resta subordinato alla definizione di condizioni uniformi relative ai presupposti dell'accertamento, all'affidabilità tecnica dei dispositivi, alla correttezza delle procedure, alla gestione delle informazioni e alla tutela del diritto di difesa. Il rafforzamento dell'effettività non viene quindi perseguito attraverso una riduzione delle garanzie, ma

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

mediante una migliore organizzazione delle attività amministrative e un più efficace utilizzo dei dati già detenuti dalle amministrazioni.

Nel complesso, la nuova disciplina realizza un sistema sanzionatorio più semplice, trasparente e proporzionato. La riduzione da ottantadue a ventuno fasce, l'articolazione delle violazioni in sei livelli di gravità crescente, la razionalizzazione delle sanzioni accessorie e la semplificazione dei relativi procedimenti consentono di migliorare la comprensibilità delle conseguenze derivanti dalle violazioni e l'uniformità della loro applicazione. L'accresciuta correlazione tra gravità della condotta, rilevanza infortunistica e risposta sanzionatoria rafforza, inoltre, la percezione di equità del sistema e rende più evidente la finalità preventiva delle sanzioni.

Per gli organi di controllo e per le amministrazioni competenti, la riduzione delle fasce e la classificazione unitaria delle violazioni determinano una semplificazione delle attività di accertamento e gestione dei procedimenti. Per i cittadini, la maggiore chiarezza del sistema rende più prevedibili le conseguenze delle condotte illecite e maggiormente riconoscibile la progressione delle sanzioni. Per la collettività, il principale beneficio atteso consiste nel rafforzamento della funzione di prevenzione e deterrenza, attraverso un apparato capace di assicurare una risposta più coerente, tempestiva ed effettiva nei confronti dei comportamenti maggiormente pericolosi per la sicurezza della circolazione.

L'intervento non comporta l'istituzione di nuovi apparati amministrativi e si fonda prevalentemente sulla razionalizzazione delle procedure, degli strumenti e delle banche dati già esistenti. Gli adeguamenti iniziali riguardano principalmente l'aggiornamento delle procedure operative, dei sistemi informativi e delle attività formative rivolte agli organi di controllo e agli operatori del settore. Tali esigenze risultano concentrate nella fase di prima applicazione e sono compensate dai benefici permanenti derivanti dalla semplificazione dell'apparato sanzionatorio, dalla riduzione degli oneri applicativi e dal miglioramento complessivo dell'efficienza amministrativa.

In sintesi, quindi, il nuovo codice opta per la disancorazione della sanzione accessoria dal titolo abilitativo e la collega, piuttosto, al comportamento posto in essere dall'utente della strada. Ciò consentirà **l'immediata applicazione del divieto da parte degli organi di controllo** su strada, analogamente a quanto avviene oggi con la sospensione breve della patente, prevista per la prima volta dalla legge n. 177 del 2024, che si è rivelata - nella prassi - uno strumento molto efficace in termini di deterrenza, nonché garantirà **l'applicazione effettiva della sanzione nei confronti dei soggetti privi di patente e di coloro che siano in possesso di patente non italiana**.

La **durata delle sanzioni accessorie**, fuori dai casi in cui la stessa sia vincolata all'adempimento di una specifica prescrizione, viene predeterminata in misura fissa in modo tale che la sanzione consegua direttamente alla contestazione dell'organo accertatore, senza necessità di adottare ulteriori provvedimenti di carattere amministrativo.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Peraltro, **sono stati introdotti criteri di "personalizzazione" della sanzione, in una prospettiva di equità sostanziale**, attraverso la fissazione di parametri oggettivi in presenza dei quali i limiti edittali di tutte le sanzioni pecuniarie potranno aumentare o diminuire, caso per caso.

Si tratta di un articolato insieme di circostanze in presenza delle quali le sanzioni edittali subiscono incrementi o decrementi in misura progressivamente crescente in relazione all'impatto di ciascuna circostanza sulla sicurezza della circolazione stradale: ad esempio, tra le circostanze che incrementano la sanzione, si possono annoverare la conduzione di veicolo che richiede la CQC, il trasporto di merci pericolose, il veicolo non assicurato o non revisionato, l'inosservanza dell'alt, la mancanza di targa, la mancanza di patente, la provocazione di un sinistro stradale con danni alle cose o con danni alle persone.

Sono parimenti prese in considerazione le circostanze che diminuiscono la sanzione, quale, ad esempio, l'adempimento di una prescrizione omessa entro termini stringenti, l'uso di protezioni a tutela del motociclista, la rottamazione del veicolo a seguito di contestazione di violazioni che riguardano la sua efficienza.

Per quanto attiene, infine, al **meccanismo di aggiornamento periodico delle sanzioni**, con il nuovo Codice si assiste al superamento dell'obbligo di adeguamento biennale automatico delle stesse all'inflazione. In particolare, si prevede un sistema di aggiornamento eventuale, peraltro **subordinato al verificarsi di una variazione significativa dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo**, individuata in una soglia superiore al 5 per cento.

7. ACCERTAMENTO A DISTANZA DELLE VIOLAZIONI E STRUMENTI UTILIZZABILI

Il nuovo impianto, nel confermare integralmente le fattispecie già previste a legislazione vigente come oggetto di rilevazione con dispositivo a distanza, chiarisce e fa ordine sistematico sul tipo di strumento che può essere utilizzato per la rilevazione a distanza, tenuto conto del tipo di violazione che si intende rilevare.

Sul punto si evidenzia che oggi solo per limiti di velocità si richiede uno strumento omologato; negli altri casi si prevede indistintamente l'utilizzo di un dispositivo "omologato o approvato", senza chiarire ulteriormente in quali casi è richiesta l'omologazione e quando invece è sufficiente l'approvazione.

A ciò si aggiungono le fattispecie per le quali è possibile utilizzare strumenti di videosorveglianza.

Quanto al tipo di strumenti, la riforma distingue:

- **Strumenti approvati**: se non serve misurazione (es. semaforo rosso e rilevazione dati relativi al pagamento dell'assicurazione, sorpasso, contromano etc);

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

- **Strumenti omologati:** se richiedono misurazione (limiti di velocità, per cui già oggi è richiesta l'omologazione, ZTL limiti massa e dimensioni);
- **Strumenti di videosorveglianza:** per le fattispecie più impattanti il cui accertamento consiste nella ripresa della mera condotta (oggi previsto per guida contromano in autostrada, getto dei rifiuti).

Per l'uso dei **sistemi di videosorveglianza**, si precisa che:

- devono avere le caratteristiche tecniche definite con apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- devono essere installati per il monitoraggio del traffico o per esigenze di sicurezza stradale e consentire di documentare la violazione in modo completo;
- devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale e nella loro esclusiva disponibilità;
- l'accertamento è effettuato direttamente nel momento in cui la violazione è ripresa dagli impianti di videosorveglianza, con l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data e orario certificati in modo contestuale dall'organo di polizia stradale, oppure deve risultare dalla visione delle registrazioni effettuata entro le ventiquattro ore successive alla violazione, secondo l'orario di effettivo funzionamento certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC).

Per tutti i dispositivi, e non soltanto per quelli usati per l'accertamento da remoto della violazione dei limiti di velocità, si prevedono regole fissate con decreto relative alla collocazione, al segnalamento e alle loro modalità d'uso.

Si intende, così, superare definitivamente la confusione interpretativa ingenerata dalle ultime pronunce della Corte di Cassazione (cfr ordinanza 10505/2024) che – in ragione della discordanza tra l'articolo 142 (che fa riferimento soltanto al termine "omologazione") e il regolamento di esecuzione (che usa indifferentemente i termini approvazione ed omologazione) ha disconosciuto l'equipollenza tra i due procedimenti. In particolare, la Suprema Corte ha ribadito un principio fondamentale, di cui il nuovo codice fa tesoro:

"*Non è sufficiente la semplice approvazione dell'autovelox ma è necessario che lo stesso risulti omologato (in motivazione si precisa che sono distinti i procedimenti di approvazione e omologazione del prototipo per il rilevamento della velocità dei veicoli stradali, siccome aventi caratteristiche, natura e finalità diverse, poiché l'omologazione ministeriale autorizza la riproduzione in serie di un apparecchio testato in laboratorio, con attribuzione della competenza al Ministero per lo sviluppo economico, mentre l'approvazione consiste in un procedimento che non richiede la comparazione*

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

del prototipo con caratteristiche ritenute fondamentali o con particolari prescrizioni previste dal regolamento)".

Si mette così ordine nel coacervo di norme di rango primario e secondario che sinora ha ingenerato una mole di ricorsi e di conseguenti annullamenti dei ricorsi proposti avverso i verbali di accertamento. Ciò anche nell'ottica di garantire un uso degli autovelox e degli altri strumenti di accertamento a distanza delle violazioni pienamente rispondente alle finalità di promozione della sicurezza stradale cui tali dispositivi sono preordinati. Si terrà conto, a tal fine, dell'effettiva necessità di ricorrere a tali strumenti, limitata ai casi di particolare pericolosità delle condotte ovvero di impossibilità di procedere a contestazione immediata, soprattutto a garanzia dell'ineludibile diritto di difesa del cittadino costituzionalmente riconosciuto.

8. I REATI

Nel nuovo Codice della strada è stato dedicato un apposito Titolo (IV) ai reati connessi alla circolazione stradale. Il nuovo assetto normativo, oltre a rafforzare l'efficacia deterrente del sistema sanzionatorio, mira ad assicurare maggiore coerenza sistematica con la disciplina penalistica vigente e ad allineare le disposizioni ai più recenti orientamenti della giurisprudenza di legittimità e costituzionale, garantendo un migliore bilanciamento tra esigenze di sicurezza e tutela dei diritti individuali.

Per quanto riguarda le fattispecie della guida sotto l'influenza dell'alcol (con valore superiore a 0,8) e droga l'impianto del nuovo codice conferma quanto già previsto dalla legge n.177 del 2024. Al riguardo, si precisa, infatti, che le pertinenti disposizioni, unificate in un solo articolo, sono state oggetto di scrutinio da parte della Corte costituzionale che – con sentenza n. 10/2026, emessa previa riunione di tutti i ricorsi proposti (Tribunali di Siena, Macerata e Pordenone) – **ha dichiarato infondate tutte le doglianze prospettate.**

In estrema sintesi, la Corte - condividendo le argomentazioni del Ministero e la bontà delle modifiche normative di cui alla legge n.177 del 2024 – ha testualmente affermato come " ***le intenzioni del legislatore storico sottese alla novella del 2024 erano del tutto trasparenti****: eliminare le difficoltà probatorie relative alla prova del nesso eziologico tra assunzione della sostanza ed effetto di alterazione, e prima ancora quelle connesse alla dimostrazione dello stesso stato di alterazione psico-fisica, affidato nella prassi a riscontri per lo più di dubbia attendibilità*.".

La Corte ha condiviso appieno che **il valore della vita e dell'integrità fisica è un valore assoluto ed incomprimibile a**ffermando testualmente che "*Tutti questi beni, di spiccato rilievo costituzionale, **sono suscettibili di essere posti in grave pericolo da chi si ponga alla guida di un veicolo in condizioni psico-fisiche alterate dall'uso di sostanze stupefacenti**, e non sia pertanto in condizioni di controllare adeguatamente il veicolo stesso (ovvero sia propenso ad assumere rischi irragionevoli in conseguenza dell'affievolirsi dei propri freni inibitori, per effetto dell'assunzione di droghe);*

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

sicché nessun dubbio può sussistere sulla legittimità della finalità, perseguita dal legislatore, di contrastare efficacemente simili condotte, anche attraverso il superamento delle difficoltà probatorie sin qui evidenziatesi nella prassi".

La norma è perfettamente legittima anche alla luce delle linee guida applicative in forza delle quali è stato reso chiaro che – nell'amplissimo novero delle condotte di guida compiute «dopo» avere assunto sostanze stupefacenti – **saranno concretamente punibili solo quelle sole condotte di guida che presentino in concreto un coefficiente di "pericolosità maggiore rispetto a ogni altra condotta di guida** di ogni utente della strada, che comporta sempre un (contenuto) rischio di incidenti a danno di terzi".

In tale ottica, il nuovo codice conferma la formulazione vigente, letta alla luce delle apposite linee guida, la cui validità è salvaguardata in forza di apposita previsione contenuta nella disciplina transitoria del medesimo codice e che hanno chiaramente interpretato la locuzione «dopo aver assunto», in chiave di "di uno «stretto collegamento tra l'assunzione della sostanza e la guida del veicolo», precisando, altresì, che tale correlazione temporale si deve concretizzare in una «perdurante influenza della sostanza stupefacente o psicotropa in grado di esercitare effetti negativi sull'abilità alla guida».

La Corte ha condiviso l'impostazione sottesa alla modifica introdotta, condividendo l'impostazione secondo cui la presunzione di pericolo di tali condotte è inverata dalla dimostrata ed accertata correlazione temporale ravvicinata tra l'assunzione di sostanze ed il porsi alla guida, posto che **gli effetti di tali sostanze in termini di incidenza sulle capacità fisico cognitive del soggetto assuntore non possono essere revocati in dubbio,** con la conseguenza che la perdurante influenza della sostanza stupefacente o psicotropa non può che ripercuotersi in effetti negativi sull'abilità alla guida.

L'accertamento della perdurante influenza della sostanza stupefacente o psicotropa e, dunque, **la potenziale pericolosità della condotta**, con conseguente pericolo di lesione del bene giuridico protetto dalla norma incriminatrice, è assicurato **dall'impiego di quelle sole matrici biologiche, quali campioni ematici o di fluido del cavo orale del conducente, che danno indicazioni precise di tale prossimità temporale**.

Il nuovo codice, dunque, cristallizza il quadro normativo introdotto dalla legge n. 177 del 2024, che aveva corretto gli effetti indesiderati e distorti, previo un bilanciamento di interessi che non può che prediligere il bene supremo della vita e dell'incolumità propria e altrui. Peraltro, dal 14 dicembre 2024 al 12 dicembre 2025 (un anno dall'entrata in vigore della legge 177/2024) sono state ritirate per droga 2.411 patenti.

Si prevede, altresì, che, anche nel caso in cui ricorra la causa di esclusione della punibilità per particolare tenuità del fatto ai sensi dell'articolo 131-bis del codice penale, il giudice possa applicare la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida prevista per la violazione accertata. Si recepisce, in tal modo, un orientamento consolidato della

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

giurisprudenza di legittimità, secondo cui le sanzioni accessorie mantengono una funzione propria e autonoma rispetto alla sanzione penale principale.

Ulteriore elemento di novità riguarda la codificazione del principio del presofferto in relazione al divieto di guida. Invero, il nuovo Codice impone al Prefetto di tener conto, nel determinare la durata effettiva del divieto di guida, del periodo già scontato in via provvisoria. In tal modo, è rafforzata la dimensione equitativa del sistema sanzionatorio, evitando duplicazioni punitive.

Si recepiscono, infine, i principi affermati dalla Corte costituzionale con la sentenza n. 88 del 2019, escludendo l'applicazione automatica del divieto di guida permanente nelle ipotesi non aggravate di omicidio stradale e di lesioni personali stradali gravi o gravissime. In tali casi, il giudice, tenuto conto della gravità concreta del fatto, delle modalità della condotta e del grado della colpa, può applicare il divieto di guida permanente oppure, in alternativa, il divieto di guida a tempo determinato entro i limiti stabiliti dalla disposizione.

LE PRINCIPALI NOVITÀ RISPETTO ALLA DISCIPLINA PREVIGENTE

1. DISCIPLINA RELATIVA ALLA VIOLAZIONE DEI LIMITI DI VELOCITÀ

L'ambito in cui si registra un totale cambio di approccio in chiave di profonda innovazione sostanziale è quello relativo alla violazione dei limiti di velocità.

Si tratta di un comportamento particolarmente impattante sotto il profilo della sicurezza, poiché un numero considerevole di sinistri è sicuramente da ricollegare alla violazione delle regole imposte dal codice e che – nella disciplina vigente – si presentano irragionevoli e sovente prive dei requisiti dell'adeguatezza e della proporzionalità.

Al riguardo, a titolo esemplificativo è sufficiente porre l'accento sul fatto che, con riferimento alle violazioni commesse in ambito autostradale (limite di velocità pari a 130 km/h) nel quadro della normativa vigente, il superamento del limite di 130 km/h in una misura compresa tra 11 e 40 km/h determina l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria uniforme (variabile tra 173 euro e 694 euro), indipendentemente dall'entità effettiva dello sforamento.

Il nuovo Codice, invece, stravolge tale criterio e ancora la sanzione agli effettivi chilometri di sforamento, onde risultare direttamente proporzionata alla "gravità" della violazione. Tale nuovo approccio muove dal prevedere un importo sanzionatorio pari a dieci euro in ragione di ciascun chilometro di sforamento, in modo tale che, ad esempio, un superamento di 11 km/h comporterà una sanzione pari a 110 euro, mentre un superamento di 40 km/h determinerà una sanzione pari a 400 euro.

Analogamente, per gli ambiti caratterizzati da limiti di velocità più contenuti (quali i contesti urbani con limiti pari a 50 km/h o 30 km/h), il nuovo

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

meccanismo di calcolo della sanzione parametrato al numero di chilometri orari eccedenti il limite consentito parte dall'applicazione di un importo unitario pari a cinque euro, al fine di garantire un adeguato bilanciamento tra finalità deterrente e proporzionalità della sanzione.

In tali casi:

- nel regime vigente, il superamento del limite di 50 km/h di entità compresa tra 11 e 40 km/h comporta l'irrogazione di una sanzione compresa tra 163 euro e 694 euro, uniformemente applicata sia a chi procede, ad esempio, a 61 km/h sia a chi procede a 90 km/h;
- nel sistema delineato dal nuovo Codice, la sanzione è modulata in relazione all'effettivo sforamento, con un importo pari a 55 euro per una velocità di 61 km/h e pari a 200 euro per una velocità di 90 km/h.

Il nuovo meccanismo intende, pertanto, rafforzare il principio di proporzionalità delle sanzioni, rendendo il sistema maggiormente equo e coerente rispetto alla gravità della condotta, nonché più efficace sotto il profilo della funzione deterrente.

L'esigenza di intervento muove, altresì, dalla segnalazione di casi "limite" che ha visto irrogata una sanzione di 42 euro in caso di sforamento del limite di velocità di 0,75 chilometri orari in ambito urbano: in tal caso, il nuovo meccanismo determinerebbe l'applicazione di una sanzione pari ad euro 2,50.

2. AGGRAVAMENTO SANZIONI PER MANCANZA ASSICURAZIONE

La normativa vigente è molto farraginosa nel subordinare la possibilità di intervento ad un controllo su strada (ovvero al verificarsi di un sinistro) affinché il veicolo non assicurato sia sottoposto ad un sequestro "documentale" (obbligo di custodia di regola a carico del proprietario – divieto di circolazione). Il sequestro, pertanto, opera esclusivamente come sanzione "accessoria" ad una sanzione principale. Solo in caso di violazione del divieto di circolazione con un veicolo sottoposto a sequestro, si passa alla procedura esecutiva del sequestro da parte dell'ente accertatore (molto onerosa in termini amministrativi).

A seguito delle modifiche introdotte nel nuovo codice, che prevedono l'apposizione del divieto di marcia digitale, si semplifica la prima procedura di sequestro documentale come sanzione accessoria in caso di controllo su strada/sinistro

Peraltro, in aggiunta alle procedure ordinarie di contestazione della violazione dell'obbligo assicurativo, l'articolo inserito nel Titolo I, ricognitivo delle competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, inserisce apposita disposizione volta a rafforzare la procedura di controllo documentale sulle Banche dati a carico della Motorizzazione, prevedendo l'invio di notifiche ai proprietari di veicoli non assicurati con la fissazione di un termine:

a) per comunicare eventuali cause di esenzione dall'assicurazione (es. veicolo destinato alla rottamazione, macchina agricola utilizzata solo in

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

aree private, veicolo storico utilizzato solo per manifestazioni sportive, ecc.);

b) per adempiere all'obbligo assicurativo negli altri casi.

Alla scadenza del termine fissato dalla notifica, viene apposto un divieto di marcia dalla Motorizzazione: i) se il proprietario non ha risposto; ii) se il proprietario ha dichiarato che il veicolo non è destinato alla circolazione; iii) se il proprietario ha assunto l'obbligo di adempiere all'obbligo assicurativo, ma non ha provveduto nel termine (in questo caso, il divieto di marcia viene meno nel momento dell'assolvimento dell'obbligo assicurativo);

Il vantaggio della procedura è che, in caso del primo controllo su strada di un veicolo sottoposto a divieto di marcia, scatta direttamente la procedura esecutiva del sequestro da parte dell'ente accertatore.

Si dispone, inoltre, un incremento delle sanzioni, che -in linea generale – sono raddoppiate, qualora commesse da un veicolo non assicurato, nonché un incremento della detrazione di punti da 5 a 7

Il codice, infine, si propone di arginare il fenomeno, ormai dilagante, relativo al fatto che veicoli italiani sono radiati dai registri italiani, immatricolati in altri Stati dell'Unione europea (il problema si è presentato per le c.d. "targhe polacche dei ciclomotori") e fatti circolare in Italia con targa del Paese di immatricolazione, e conseguente elusione delle tariffe assicurative italiane. Ciò, ovviamente, determina il problema dei diversi massimali di copertura ma, soprattutto, difficoltà per ottenere il risarcimento in caso di sinistro causato da tali veicoli. In tale ottica, si prevede che, dopo l'iscrizione nel REVE, non vige per tali veicoli la presunzione della convenzione di Madrid, che presume l'assolvimento dell'obbligo di copertura assicurativa, che – al contrario – segue la normativa italiana di cui al codice delle assicurazioni (ossia stipula di un contratto con una impresa di assicurazione autorizzata in Italia ovvero una impresa di assicurazione italiana ai sensi del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209).

3. GUIDA AUTONOMA

Il nuovo codice innova in modo radicale la disciplina sui veicoli che – ai fini delle relative definizioni – è riportata in un Allegato al Titolo I e che sostanzialmente armonizza la normativa nazionale a quella unionale recata dai pertinenti Regolamenti.

Un cambio di passo netto è rappresentato dal fatto che si elimina il riferimento al fatto che il veicolo debba necessariamente essere condotto da un conducente, aprendo, in tal modo, ai veicoli a guida autonoma.

Si precisa nelle definizioni (allegato I.1 che contiene la vera novità) che trattasi di quei veicoli per i quali *l'hardware* e il *software* sono in grado di eseguire l'intera attività di guida dinamica del veicolo completamente automatizzato, anche senza una supervisione costante da parte di un conducente. In relazione a tali veicoli, sotto il profilo delle norme di

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

comportamento, la proposta inserita nel codice - e sottoposta alla consultazione - prevede che tali veicoli possano, in una fase non ancora definitiva, circolare esclusivamente negli ambiti d'impiego definiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa europea. La predetta circolazione è subordinata al ricorrere delle seguenti condizioni:

- fino alla data in cui acquista efficacia il decreto di istituzione dell'Osservatorio deve essere sempre presente una persona con funzioni di controllore, in possesso dei requisiti individuati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che deve intervenire prontamente assumendo la guida del veicolo nelle situazioni di emergenza;
- a decorrere dalla citata data, al veicolo deve sovraintendere, anche da remoto, il controllore che è responsabile della circolazione anche quando la guida si svolge in modalità completamente automatizzata.

Il controllore è equiparato al conducente ai fini dell'applicazione delle disposizioni del codice.

Al fine di agevolare il processo di trasformazione digitale, con particolare riferimento ai sistemi di guida automatizzata, il Codice prevede l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un apposito Osservatorio, chiamato a valutare e monitorare, anche alla luce dell'evoluzione tecnologica e delle relative prospettive applicative, i presupposti per la circolazione dei veicoli a guida totalmente automatizzata, in funzione delle conseguenti modifiche legislative da recepire nel primo decreto legislativo adottato ai sensi dell'articolo 35, comma 8, della legge n. 177 del 2024.

4. TUTELA DELL'UTENZA VULNERABILE E DELLE PERSONE CON DISABILITÀ

Una particolare attenzione è dedicata alla tutela dell'utenza vulnerabile e, a fini della redazione del testo, sono stati acquisiti i contributi delle fondazioni e associazioni che rappresentano le vittime della strada oltre che dei Ragazzi on the road.

Sul piano terminologico, si è recepita la richiesta delle predette associazioni volta a sostituire il termine "incidente" con quello di "sinistro", per evidenziare come gli eventi dannosi connessi alla circolazione stradale, nella maggior parte dei casi, non siano fortuiti o inevitabili, bensì costituiscano il prevedibile esito di condotte individuali erronee e prevenibili, che incidono in modo determinante sui livelli di rischio e sulla sicurezza collettiva.

Parallelamente, il nuovo principio di adeguatezza delle condotte stigmatizza plasticamente la diversa responsabilità che ricade sugli utenti o conducenti di veicoli che "*nell'orientare i propri comportamenti ai principi di precauzione e responsabilità*" sono chiamati ad adeguare "*la propria condotta alle condizioni oggettive della circolazione, valutando la possibile incidenza di*

Camera dei deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot 2026/0001729/TD

tali condizioni sui fattori di rischio rilevanti per la propria incolumità o per quella degli altri utenti". In coerenza con tale statuizione generale, si specifica, inoltre, che "*Il rispetto del principio di adeguatezza impone una adeguata ponderazione delle caratteristiche costruttive e della velocità di marcia del veicolo, al fine di prevenirne le possibili ricadute negative in termini di esposizione individuale al rischio e lesività sui terzi*.".

Tali regole interpretative generali testimoniano lo spirito di un codice finalizzato a considerare ciascuna condotta in relazione al tipo di "utenza", chiarendo che i principi di responsabilità e precauzione nell'uso della strada assumono peculiari connotati in ragione della potenziale pericolosità della forma di mobilità prescelta (se pedonale, a due ruote, con veicoli a motore).

Rispondono, peraltro, al dichiarato intento della tutela degli utenti vulnerabili anche le nuove disposizioni volte a tipizzare gli obblighi di prudenza che recepiscono orientamenti consolidati della giurisprudenza di settore, volte a prevenire l'esposizione degli stessi pedoni ai rischi più comuni di incidentalità. In questa prospettiva, si introduce l'obbligo per i pedoni, quando l'illuminazione della strada è presente solo su un margine della carreggiata, di procedere lungo il margine illuminato, in deroga alla regola generale. Si precisa altresì che, quando i pedoni percorrono gli attraversamenti pedonali, devono prestare la massima attenzione al fine di evitare sinistri ovvero situazioni di pericolo per sé o per gli altri utenti della strada. Durante l'attraversamento pedonale, in particolare, gli stessi devono astenersi dal compiere movimenti repentini o imprevedibili ovvero cambi di traiettoria di marcia, fatte salve le situazioni di necessità e, prima di iniziare l'attraversamento, devono fermarsi e verificare che i conducenti dei veicoli che sopraggiungono li abbiano visti e si fermino per dare loro la precedenza.

Sono stati, conseguentemente, declinati nuovi divieti di attraversamento nelle situazioni di maggior rischio, ossia:

- nelle rotatorie
- fuori dai centri abitati, in prossimità o corrispondenza di curve o dossi;
- di corsa o senza fermarsi, se si immettono sulla carreggiata passando tra veicoli in sosta, tra veicoli incolonnati o in presenza di altri oggetti che limitano la visuale;
- sulle strade a carreggiate separate da barriere, al di fuori degli attraversamenti pedonali anche se a distanza superiore a quella di solito prevista;
- sulle strade in cui è vietata la circolazione dei pedoni.

Di converso, sono chiarite e precisate anche le norme di comportamento rivolte ai conducenti di veicoli che possono costituire un pericolo proprio per l'utenza più vulnerabile. A titolo esemplificativo, il nuovo codice vieta di impegnare, non solo le intersezioni o gli attraversamenti di linee tramviarie, ma anche gli attraversamenti pedonali, quando il conducente non ha la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'area di manovra in

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

modo da consentire il transito dei pedoni, oltre a quello dei veicoli provenienti da altre direzioni.

Il nuovo impianto tiene anche conto delle esigenze di circolazione dei motociclisti, recependo una norma di sicurezza ormai radicata nelle abitudini di tale categoria di utente vulnerabile, che prevede l'obbligo generalizzato di utilizzare adeguate protezioni per la schiena e per le mani, durante il transito in autostrada. Per incentivare il rispetto di questa misura di protezione, il nuovo Codice prevede una riduzione delle sanzioni per violazioni del Codice della strada legate ad un "sinistro" pari alla metà della sanzione se il motociclista rispetta l'obbligo di protezione.

Si introduce, inoltre, la possibilità per i conducenti di motocicli di utilizzare la corsia di emergenza in autostrada in caso di sinistri/rallentamenti. Si tratta di una "norma di buon senso", già positivamente applicata in Spagna, che tutela i motociclisti dall'esposizione alle condizioni atmosferiche in tutti i casi di traffico congestionato. Resta fermo, ovviamente, l'obbligo per i motociclisti di garantire durante la circolazione sulla corsia di emergenza il passaggio dei veicoli di polizia e di soccorso.

In tutte le ipotesi di congestionamento del traffico, si prevede infine l'obbligo per i veicoli in sosta di creare spazio all'avanzamento di motociclisti e ciclomotori, oltre che dei mezzi di emergenza, creando una sorta di "corsia virtuale". Anche in questo caso, la novità è volta a promuovere una più efficiente regolazione dei flussi di traffico, a tutela di una utenza definita vulnerabile.

Il nuovo codice, infine, riserva una particolare attenzione alle persone con disabilità, in chiave di semplificazione, sotto il profilo procedurale, introducendo l'obbligatorietà per i Comuni di aderire alla piattaforma CUDE (Contrassegno europeo di parcheggio per le persone con disabilità) e prevedendo, in caso di inottemperanza, che questi non possano utilizzare i dispositivi per l'accertamento a distanza delle violazioni relative a sosta riservata e ZTL.

Il passaggio ad un regime di obbligatorietà del CUDE, da tempo auspicato, potrà rendersi ora possibile grazie al recepimento della direttiva europea sulla Carta europea di disabilità e il CUDE, che consentirà il coinvolgimento dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato (IPZS) per la gestione materiale del processo di rilascio, stampa e spedizione mediante apposita piattaforma centrale del CUDE, garantendo così elevati livelli di sicurezza e prevenzione della contraffazione, nonché nuovi standard di semplificazione e digitalizzazione della procedura di rilascio. Ciò proprio con l'intento di massimizzare i risultati in termini di semplificazione amministrativa per i disabili e di effettiva tutela del loro diritto alla mobilità e all'utilizzo su tutto il territorio nazionale di adeguate strutture di parcheggio.

5. DESTINAZIONE PROVENTI

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Per rafforzare il patto di fiducia con i cittadini e assicurare che ogni risorsa sia finalizzata alla sicurezza stradale, il nuovo Codice interviene sul tema della destinazione dei proventi, con l'obiettivo di riordinare una normativa distonica e non armonizzata, rimuovendo la frammentazione della disciplina di settore derivante dalla duplicazione delle regole negli articoli 142 e 208 del codice.

Si riporta in calce una tabella per dare evidenza della farraginosa disciplina recata dal codice vigente:

DISCIPLINA GENERALE- Art. 208
(per tutte le violazioni, tranne quelle riferite ai limiti di velocità)

La suddivisione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate per violazioni previste nel Codice della strada è espressamente disciplinata dall'articolo 208 del Codice stesso. Tale disposizione prevede che le sanzioni siano devolute:

- allo Stato quando le violazioni sono accertate da funzionari, ufficiali ed agenti dello Stato;
- a regioni, province e comuni quando le violazioni sono accertate da propri funzionari, ufficiali ed agenti.

In sostanza incamera l'ente da cui dipende l'organo accertatore.

Destinazione:

Per quanto concerne gli **enti locali,** l'art. 208 prevede che **SOLTANTO il 50% dei proventi sia NECESSARIAMENTE destinato a finalità connesse con la sicurezza stradale** elencate nel comma 4 e comma 5 bis.

Le destinazioni sono molteplici, si citano le principali:

- interventi di manutenzione e di ammodernamento della segnaletica, delle barriere e del manto stradale;
- interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti vulnerabili;
- interventi a favore della mobilità ciclistica;
- potenziamento servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana;
- acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale.

È facoltà dell'ente invece destinare in tutto o in parte la residua parte del 50% alle citate finalità.

DISCIPLINA LIMITI DI VELOCITA'- Art. 142, commi 12-bis e ss.

Per la sola violazione dei limiti di velocità invece l'attribuzione avviene come segue:

- per le strade in concessione opera il meccanismo dell'articolo 208 **(INCAMERA TUTTO chi accerta);**
- per le altre tipologie di strada, la ripartizione opera nei limiti del 50 per cento a favore dell'organo accertatore e per il restante 50 per cento a favore dell'ente proprietario.

Destinazione:

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

La norma prevede che i proventi derivanti dalle multe irrogate per violazione limiti di velocità siano **destinati al 100%** per:

- interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, segnaletica barriere e relativi impianti;
- potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, comprese le spese relative al personale.

Il nuovo Codice introduce modifiche finalizzate a confermare il regime di destinazione delle entrate tra enti accertatori e enti proprietari delle strade, valorizzando al contempo la destinazione delle entrate a finalità connesse alla sicurezza stradale.

In particolare, le risorse dovranno essere destinate in quota almeno pari al 30 per cento ad investimenti sulle infrastrutture stradali, mentre per la parte residua dovranno essere destinate in via prioritaria al potenziamento dell'attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, alla realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, comprese l'illuminazione pubblica, la segnaletica e le barriere di protezione, nonché ad altre attività funzionali alla sicurezza stradale o alla promozione della cultura della sicurezza stradale. I proventi possono altresì essere destinati al finanziamento delle spese relative al personale a qualsiasi titolo impiegato nell'ambito delle predette finalità.

La previsione di vincoli generali consente, pertanto, di garantire il reinvestimento dei proventi nelle attività di controllo, nel miglioramento delle infrastrutture e nelle ulteriori iniziative funzionali alla sicurezza stradale, comprese quelle di educazione, preservando al contempo l'autonomia degli enti nell'individuazione delle specifiche destinazioni.

Il nuovo codice conferma l'obbligo di trasmissione della relazione da parte degli enti proprietari, essendosi rivelata un prezioso strumento di controllo oltre che di monitoraggio.

6. PROCEDIMENTO SANZIONATORIO. VERBALI E NOTIFICHE

Alla integrale e radicale razionalizzazione e semplificazione sistematica dell'apparato sanzionatorio corrisponde – in chiave perfettamente simmetrica – anche una mitigazione ragionevole del sistema di riscossione coattiva che – nella prassi – registra casi limite, se non addirittura di scuola (cartelle di pagamento anche solo per importi di pagamento insufficiente irrisorio- es. 1 euro)

Al riguardo, infatti, il vigente regolamento di esecuzione, peraltro in modo del tutto distonico, prevede che "*Il pagamento effettuato in misura inferiore rispetto a quanto previsto dal codice, non ha valore quale pagamento ai fini dell'estinzione dell'obbligazione*."

Per ovviare a tale criticità, il nuovo codice circoscrive l'avviamento delle procedure di riscossione coattiva delle somme dovute, nei casi di pagamento

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

insufficiente, alle sole ipotesi in cui tale insufficienza non sia superiore al 2% del dovuto.

Si prevede, inoltre, che qualora il pagamento effettuato, per errore materiale o altra causa, sia inferiore rispetto a quello richiesto di non oltre il 30 per cento, il verbale di accertamento costituisce titolo esecutivo per una somma pari ad un terzo del massimo della sanzione amministrativa edittale (e non più la metà del massimo).

In sostanza, tutto l'impianto del nuovo codice muove da un patto di fiducia nei confronti degli utenti, nella consapevolezza che regole condivise, eque, riconosciute ed accettate sono la base per una volontaria adesione alle medesime; e ciò è ancora più importante in ambito regolatorio quale quello che ci occupa, che coinvolge tutti i cittadini nell'ambito di una delle primarie esigenze, quale la libertà di movimento con ogni mezzo e in qualsiasi modo, fermi restando ovviamente i limiti previsti.

Sulla base di tale assunto, il nuovo codice "impone" che qualsiasi procedura di riscossione coattiva sia preceduta da un avviso bonario, in modo che il cittadino non si veda costretto a subire aggressioni di tipo patrimoniale anche significative, in assenza di un preventivo confronto con l'organo a ciò preposto. È illogico, infatti, che possa verificarsi, nella prassi, l'apposizione di fermo amministrativo senza che destinatario sia stato messo a conoscenza degli atti su cui lo stesso si fonda.

Si intende, così, fare ordine in un settore che registrava ingente contenzioso nell'ottica di dare impulso ad un nuovo rapporto di sinergia tra le istituzioni e l'utente che potrà favorire una condivisione e conseguente adesione alle regole.

Sulla stessa scia si collocano anche le modifiche in tema di procedimento sanzionatorio che registrano innovazioni sul piano della semplificazione.

Una novità straordinaria consiste nella riduzione del termine da novanta a quarantacinque giorni qualora la notifica segua ad un accertamento da remoto della violazione.

Al riguardo, infatti, è chiamato in causa l'inderogabile diritto di difesa costituzionalmente sancito che verrebbe leso in modo significativo da una ritardata notifica che potrebbe compromettere la capacità di associare la sanzione alla infrazione commessa, incide negativamente anche sull'efficacia della sanzione in termini di deterrenza.

Tanto premesso sul piano giuridico, dal punto di vista pratico si fa rilevare come la digitalizzazione dei verbali e la notifica tramite SEND consentano di escludere eventuali effetti "afflittivi" nei confronti degli enti accertatori derivanti dalla riduzione del termine. Peraltro, è necessario tenere presente che, se emergono esigenze successive di individuazione del trasgressore, è possibile, nei casi previsti per legge, riaprire i termini.

Il nuovo codice intende superare le criticità dell'attuale farraginosità del sistema sanzionatorio e dei relativi procedimenti: le modifiche introdotte perseguono specificamente l'obiettivo della semplificazione dei meccanismi di

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot.:2026/0001725/TN

accertamento e notifica, sono perseguiti non solo attraverso la digitalizzazione del sistema, ma anche grazie all'inserimento di disposizioni puntuali, come quella sull'archiviazione dei verbali palesemente errati, per i quali, con una disciplina speciale e semplificata, si introduce l'annullamento d'ufficio.

Ulteriore importante novità, nell'ottica di evitare addebiti non riconosciuti "equi" dagli utenti, è la precisazione che in forza della quale i costi sostenuti per l'impiego di apparecchiature di accertamento della violazione, nonché i costi connessi all'assistenza legale, al recupero del credito e alla gestione amministrativa del procedimento sanzionatorio, successivi alla notificazione dei verbali di contestazione non possono gravare sul trasgressore.

7. VEICOLI STRANIERI

Per garantire il pagamento delle sanzioni applicate ai veicoli immatricolati all'estero, si introduce una speciale procedura, prevedendo che "*Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per documentate difficoltà oggettive, acquisire i dati del proprietario o di altro obbligato in solido ovvero non è stato comunque possibile effettuare la notifica del verbale ..... le risultanze dell'accertamento compiuto sono inserite nell'archivio di cui al comma 8 e la violazione relativa può essere notificata nei cinque anni successivi all'accertamento dagli organi di polizia stradale che nell'ambito dell'attività di controllo attestino la circolazione del veicolo sul territorio italiano. Nell'ipotesi di cui al primo periodo, la notifica è effettuata nei confronti del conducente del veicolo, anche se diverso dal soggetto proprietario al momento della violazione o da altro obbligato in solido*."

In sostanza, la suddetta disposizione consentirà il recupero di sanzioni non pagate dagli stranieri nei cinque anni successivi alla violazione, prevedendo la possibilità di riscossione coattiva nei confronti di qualsiasi conducente si trovi a circolare in Italia sul veicolo con cui è stata commessa l'infrazione.

Ovviamente la novità introdotta non perde di vista il presupposto della responsabilità e dell'affidamento cui tutto il codice è informato, in ragione dei principi di cui si è detto nel primo paragrafo, posto che i conducenti ora saranno messi in condizione di conoscere la situazione del veicolo dagli stessi condotti. Al riguardo, infatti, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base dei dati trasmessi, per via telematica, dagli organi di polizia stradale, è presente l'elenco dei veicoli immatricolati all'estero, che risultano aver commesso violazioni per le quali non è stato possibile procedere alla contestazione o notificazione del verbale di accertamento. L'elenco è messo a disposizione degli organi polizia stradale per la consultazione esclusivamente in forma telematica. Nel regolamento saranno determinate le procedure di trasmissione degli accertamenti, di gestione ed aggiornamento dell'elenco. L'elenco dei veicoli, limitatamente ai dati concernenti la presenza della targa nell'elenco stesso e l'organo di polizia procedente, è reso

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

disponibile a chiunque vi abbia interesse, nel rispetto delle norme in materia di riservatezza personale.

8. AUTOTRASPORTO

Ulteriore aspetto di profonda novità sistemica e regolatoria è costituito dalla disciplina in materia di autotrasporto, che, per quanto riguarda la relativa normativa sociale, è stata razionalizzata nel Capo IX del Titolo II, mentre quella afferente all'uso e alla destinazione dei veicoli adibiti a tale attività, è stata riorganizzata nel Titolo VIII appositamente dedicato al settore professionale del trasporto, in considerazione della specialità della materia.

In tale ottica, nel Capo IX del Titolo II è riordinata in forma unitaria la disciplina sociale sotto il profilo comportamentale dell'autotrasporto, oggi parcellizzata negli artt. 10, 167, 168, 174 e 179 del codice vigente e nella normativa speciale di settore, che vengono adeguati alle novità introdotte dal c.d. "Pacchetto Mobilità Autotrasporto" della Commissione europea, adottato nel 2020.

Si fa riferimento, nello specifico, ai Regolamenti CE 561/2006 e UE 165/2014, profondamenti innovati e novellati dal Regolamento UE 1054/2020, che trovano, così, il pieno adeguamento anche a livello nazionale, nell'ambito del codice della strada

A ciò fa da sfondo un nuovo approccio che si fonda su una separazione chiara del comportamento del conducente da quello dell'impresa e responsabilizza l'impresa nel prevederne, comunque, la responsabilità solidale nei casi di violazione di regole da parte dei conducenti, salvo che non provi di aver posto in essere ogni misura per evitare l'infrazione: ciò, nell'ottica ineludibile che vede il conducente come "anello debole della catena", che potrebbe, in ragione di una non corretta gestione aziendale, essere indotto alla violazione delle regole.

Si fa riferimento, in particolare, ad alcune disposizioni di cui si darà conto nell'apposito Capo IX ad esse dedicato, quali la sistemazione del carico, il rispetto dei tempi di guida, interruzione e riposo, il divieto per le imprese di fare uso di sistemi retributivi che incentivino condotte incompatibili con la sicurezza, imponendo alla stessa di organizzare l'attività dei conducenti e di controllarne il rispetto dei tempi di guida e riposo, di sostenere i costi di alloggio, quando richiesto, e di consentire il rientro periodico alla sede o alla residenza.

Le corrispondenti sanzioni inserite nella Tabella 1 sono state mutuate dalla normativa unionale relativa ai codici ERRU (*European Register of Road Transport Undertakings*), ossia un sistema relativo all'autotrasporto che differenzia le violazioni tra gravi, molto gravi, più gravi

Infine, nel Titolo VIII si intende fare chiarezza e risolvere tutta una serie di problemi applicativi ingenerati da alcune pronunce della Cassazione e fondate su una lettura di norme distoniche e contraddittorie in materia di uso proprio e conto te

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

In particolare, per quanto riguarda il trasporto conto proprio, si chiarisce, in linea generale, che l'attività del trasporto di cose in conto terzi è più ampia rispetto a quella del conto proprio e la ricomprende. Pertanto, l'attività di trasporto in conto proprio può essere svolta senza l'apposito a licenza da parte di imprese abilitate a svolgere trasporti in conto terzi.

Si mette ordine anche al caos ingenerato dalla giurisprudenza di merito (cfr. ordinanza Cass. civile ord. sez. 2 n. 27218 anno 2024) che aveva riconosciuto legittimo lo svolgimento dell'attività di noleggio da parte delle agenzie viaggi, interpretando il concetto del pacchetto turistico "tutto compreso" in modo molto elastico e giungendo ad affermare che qualsiasi attività di trasporto fatto da agenzie di viaggio per i loro clienti è liberalizzata e consentita.

La statuizione non si soffermava né esaminava la questione fondamentale relativa alla necessità di accertare se il trasporto avvenisse o meno a titolo gratuito o dietro corrispettivo e, conseguentemente, legittimando di fatto lo svolgimento dell'attività di noleggio con conducente da parte delle citate agenzie al di fuori della legge 21 del 1992 e l'attività di noleggio senza conducente senza la SCIA di cui al d.P.R. n. 481 del 2001, purché inserita nel pacchetto "tutto compreso".

Il codice fa chiarezza, precisando che tale tipo di attività non potrà mai essere svolta dietro corrispettivo, diretto o indiretto: in tal modo, l'attività di trasporto svolta – ad esempio – dagli alberghi per i loro clienti (trasferimenti in aeroporto) sarà consentita purché a titolo gratuito. Il nuovo codice è chiaro nel dire che il pagamento di un corrispettivo è incompatibile con l'uso proprio. In tal senso, anche l'allegato I.1 "Definizioni" distingue tra uso proprio e in conto terzi.

Sul punto, alcuni legislatori regionali sono intervenuti in tal senso (da ultimo L.R. Campania, 4 agosto 2026, n.7) ma trattasi di normativa cornice che afferisce necessariamente allo Stato, in quanto posta a tutela della concorrenza, non essendo ipotizzabile una disciplina "a macchia di leopardo".

Altro importante elemento di novità introdotto nel Titolo VIII muove dall'esigenza di favorire la mobilità delle famiglie numerose e, in tale ottica, consente l'immatricolazione di veicoli M2 da parte di una persona fisica appartenente ad un nucleo familiare con almeno quattro figli. Il vincolo esclusivo di destinazione di tali veicoli alle esigenze di trasporto del nucleo familiare esclude per sua natura la possibilità che il veicolo sia utilizzato per soddisfare le esigenze di trasporto di terzi. Resta implicita la possibilità che la conduzione del veicolo sia affidata ad un soggetto diverso dall'intestatario del veicolo, laddove il trasporto sia mantenuto entro il perimetro finalistico del soddisfacimento delle esigenze proprie del nucleo familiare

Per fronteggiare la criticità della mancanza di autisti professionisti nel settore del trasporto di merci per conto di terzi, con riferimento alle patenti professionali, è stata introdotta la possibilità per i conducenti titolari delle patenti di guida di categoria C1, C, C1E e CE, D1, D, D1E e DE, italiane ovvero rilasciate da un altro Stato che siano convertibili, che abbiano iniziato

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

un corso di qualificazione iniziale ordinario per il conseguimento della carta di qualificazione del conducente, di circolare per un anno dall'inizio del medesimo corso (nel senso che le disposizioni relative al possesso della carta di qualificazione del conducente si applicano dopo che è trascorso un anno dall'inizio del corso di qualificazione iniziale ordinario).

9. TITOLI ABILITATIVI

Il codice interviene sul regime di validità amministrativa delle patenti di guida, al fine di adeguarne la disciplina vigente alle disposizioni unionali, introducendo le seguenti novità:

- rinnovo ordinario decennale delle patenti del gruppo 1 (categorie AM, A1, A2, A, B1, B e BE) fino a 65 anni, anziché fino a 50 anni, come previsto nel codice vigente (art. 126, comma 2);
- per le patenti di guida del gruppo 2 (categorie C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE- ossia trasporto merci e passeggeri):

  a) è stato allineato l'iter di accertamento dei requisiti fisici e psichici, prevedendo visite periodiche ordinarie quinquennali fino a 65 anni di età;

  b) è stato spostato a 70 anni (anziché a 68 anni) il tetto anagrafico per il trasporto professionale con tutte le patenti del gruppo 2 (categorie C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE), con verifica biennale presso la CML a partire dai 65 anni e sino ai 68 anni;

  c) ai titolari di patente di categoria C e CE, che hanno compiuto settanta anni di età, è consentita la guida di autotreni ed autoarticolati di massa complessiva a pieno carico non superiore a 20 t., a condizione che non esercitino attività di autotrasporto professionale per conto di terzi;

  d) ai titolari di patente di categoria D e DE, che hanno compiuto settanta anni di età, è consentita la guida di veicoli per i quali è richiesto, rispettivamente, il possesso delle patenti di categoria B o BE. È fatta salva la possibilità, per i titolari delle patenti D1 o D, di richiedere la riclassificazione delle medesime patenti in patente di categoria B, ovvero, o per i titolari delle patenti D1E o DE in patente di categoria BE.

In sintesi, il codice interviene nell'ottica di razionalizzare e riportare a sistema una disciplina distonica e, in parte contraddittoria, ora inserita, rispettivamente, negli articoli 115 (per limiti di età) e 126 (per rinnovo).

Al riguardo, si precisa che – ai fini del rinnovo – l'articolo 126 del codice vigente richiamava l'articolo 115, comma 2, del medesimo codice, che – sia per le patenti di gruppo C (trasporto merci) che per quelle del gruppo D – imponeva l'acquisizione di un attestato annuale rilasciato dalle CML dai 65 anni ai 68 anni per guidare veicoli oltre le 20 t. per trasporto merci ovvero gli

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

altri veicoli adibiti al trasporto di persone. Dopo i 68 anni era consentita la guida solo di veicoli per trasporto merci sino alle 20 t. mentre nessuna precisazione era contenuta in merito alla impossibilità di eseguire attività di trasporto professionale per conto di terzi dopo i 68 anni, seppure implicito nell'ottica di una interpretazione sistematica e teleologica.

Peraltro, il citato articolo 126 prevedeva un rinnovo quinquennale per le patenti C sino ai 65 anni (art. 126, comma 3) mentre per le patenti D, il comma 4 del citato art. 126 prevedeva, in modo del tutto inconferente, un rinnovo a tre o cinque anni a partire dai 70 anni, precisando, nel contempo, che dopo i 60 anni le stesse abilitassero solo alla guida di veicoli per la cui conduzione è richiesto il possesso della patente di categoria B o BE.

Si tratta di una disciplina poco chiara e contraddittoria, su cui, peraltro, è intervenuta una sentenza della CGUE, sez. III del 18 gennaio 2024 n. 227, resa in una causa bulgara, che ha abolito il certificato annuale prima previsto dall'articolo 115, comma 2, del codice vigente, dichiarandone l'illegittimità, in quanto restrittivo rispetto alla normativa unionale. In particolare, la Corte ha statuito che: --" *esso osta a che uno Stato membro imponga ai titolari di una patente di guida per i veicoli delle categorie C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E rilasciata in conformità a tale direttiva, la cui idoneità fisica e mentale per la guida è stata controllata al momento del rilascio di tale patente e che intendono svolgere la professione di conducente di un veicolo a motore destinato al trasporto di persone o merci, di possedere, oltre alla loro patente di guida, un certificato di idoneità psicologica, che ha un periodo di validità inferiore rispetto a quello di detta patente.".*

Illustrati i cardini della riforma e i punti di novità salienti, di seguito si passa all'illustrazione per Titoli e Capi del provvedimento, ponendo l'accento sui profili di novità non ripresi dalla normativa vigente.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

TITOLO I

PREMESSA

Il Titolo I reca le disposizioni di carattere generale del Codice, disciplinando i principi fondamentali della materia, gli strumenti trasversali, il riparto delle competenze, la regolamentazione della circolazione, i servizi di polizia stradale e il regime delle deroghe. Esso assolve, pertanto, a una funzione ordinante dell'intero impianto codicistico, ponendo le basi sistematiche necessarie per l'interpretazione e l'applicazione delle disposizioni contenute nei Titoli successivi.

Il Titolo I si articola in cinque Capi.

CAPO I – Dei principi generali e degli strumenti trasversali

Il **Capo I** codifica **i principi generali** e **gli strumenti trasversali**.

La collocazione dei principi nella parte iniziale del Codice risponde a una precisa **opzione sistematica**. Il nuovo Codice non si limita, infatti, a riordinare le singole regole di comportamento, le competenze amministrative, i titoli abilitativi, la disciplina dei veicoli e l'apparato sanzionatorio, ma intende **ricondurre l'intera materia entro un quadro ordinato di principi generali, idonei a orientare l'interpretazione e l'applicazione delle disposizioni successive.**

L'**articolo 1** definisce l'ambito di applicazione delle disposizioni del Codice e dei provvedimenti adottati in attuazione dello stesso. In particolare, la disposizione, al fine di delimitare con maggiore chiarezza il perimetro di operatività della disciplina e garantire una più coerente applicazione delle relative regole, precisa, innovando rispetto al passato, che tali disposizioni si applicano alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali che avviene sulle strade ad uso pubblico. Il citato articolo opera, poi, un rinvio all'Allegato I.1 che reca le definizioni giuridiche e tecniche necessarie per garantire uniformità, certezza interpretativa e coerenza terminologica nell'intero impianto codicistico.

Definito l'ambito oggettivo e soggettivo di applicazione del Codice, **il Capo I individua, negli articoli da 2 a 7, il nucleo dei principi generali destinati a informare l'intera disciplina della circolazione stradale**. La sequenza delle disposizioni non risponde a una finalità meramente classificatoria, ma riflette una precisa impostazione sistemica: muovendo dal riconoscimento della libera circolazione quale principio ordinante della materia, il Codice ne definisce progressivamente i limiti, i criteri di esercizio e le condizioni di compatibilità con gli altri interessi pubblici e privati coinvolti nell'uso della strada.

In tale prospettiva, l'**articolo 2 codifica il principio di libera circolazione**; l'**articolo 3 positivizza il principio di precauzione**, quale criterio generale di prudenza, cautela e prevenzione del rischio; l'**articolo 4 disciplina il principio di responsabilità**, anche in rapporto ai limiti del

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

principio di affidamento nell'altrui condotta; l'**articolo 5 eleva a principio generale il criterio di adeguatezza delle condotte, cui sono informate le norme di comportamento, l'articolo 6 pone l'accento sui doveri di solidarietà sociale nell'uso della strada e** l'**articolo 7** introduce, infine, il **principio di neutralità tecnologica**, quale criterio di apertura dell'ordinamento stradale all'innovazione, nel rispetto degli obiettivi di sicurezza, sostenibilità, efficienza e tutela degli utenti vulnerabili.

Tali disposizioni **non hanno carattere meramente programmatico**, né si risolvono in enunciazioni astratte o prive di contenuto precettivo. Esse **svolgono, piuttosto, una funzione di positivizzazione e sistematizzazione di principi già desumibili dall'ordinamento vigente** e, in parte significativa, già consolidati nel diritto vivente, conferendo loro una collocazione espressa nella parte iniziale del Codice e rendendoli parametri generali di interpretazione, applicazione e conformazione delle condotte.

La scelta compiuta dal legislatore delegato è stata, pertanto, quella di **conferire veste normativa espressa a criteri che la giurisprudenza, soprattutto di legittimità, ha progressivamente elaborato in materia di circolazione stradale**. In tal modo, principi già operanti nell'esperienza applicativa vengono collocati in apertura del Codice e trasformati in parametri generali di condotta, responsabilità, interpretazione ed esercizio dei poteri amministrativi.

La circolazione stradale costituisce, infatti, uno degli ambiti nei quali più evidente è l'**esigenza di bilanciare libertà individuali, interessi pubblici primari e doveri di protezione reciproca**. L'uso della strada implica l'interazione simultanea di una pluralità di utenti, mezzi, condotte e fattori di rischio. Ne deriva che la disciplina codicistica non può essere costruita soltanto come sequenza di prescrizioni settoriali, ma deve essere sorretta da principi capaci di governare il rapporto tra libertà di circolazione, sicurezza stradale, tutela della vita e dell'incolumità personale, protezione dell'ambiente, salute pubblica, ordine della circolazione e tutela degli utenti vulnerabili.

In questa prospettiva, il Codice codifica, da un lato, il principio di libera circolazione e il principio di neutralità tecnologica, funzionali a garantire che la mobilità resti una libertà fondamentale, aperta all'innovazione e limitabile soltanto in presenza di specifiche esigenze di interesse pubblico; dall'altro lato, codifica i principi di precauzione, responsabilità e solidarietà sociale, che traducono in regole generali di comportamento gli approdi giurisprudenziali maturati in materia di prudenza, prevedibilità dell'altrui condotta, limiti del principio di affidamento, imputazione della responsabilità e doveri di intervento in presenza di situazioni di pericolo o bisogno.

I principi generali non sono, dunque, esterni alla disciplina positiva, ma ne costituiscono parte integrante. Essi non si limitano a descrivere i valori ispiratori della riforma, ma definiscono criteri giuridici di conformazione delle condotte degli utenti, di valutazione della responsabilità e di orientamento dell'azione amministrativa. In tal senso, la loro codificazione

Camera dei Deputati **ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN**

mira a rendere più chiara e prevedibile l'applicazione del Codice, consentendo che l'intera disciplina della circolazione stradale sia interpretata alla luce di parametri espressi, coerenti con gli approdi già maturati nell'ordinamento.

L'**articolo 2** codifica il **principio di libera circolazione**, stabilendo che la disciplina delle modalità di esercizio della mobilità sulle strade ad uso pubblico si fonda sulla libera circolazione in ogni forma e con ogni mezzo, nel rispetto dei limiti, degli obblighi e dei divieti stabiliti dal Codice.

La disposizione assume rilievo centrale nell'impianto del nuovo Codice, poiché chiarisce che la circolazione su strada costituisce una libertà fondamentale dell'utente, non una facoltà rimessa a valutazioni amministrative discrezionali prive di base normativa. Tale libertà deve tuttavia esercitarsi entro un quadro di regole preordinate alla tutela di interessi pubblici primari, quali la sicurezza stradale, la salute, l'ambiente, l'ordine pubblico e l'incolumità individuale e collettiva.

Il principio di libera circolazione, di matrice euro-unitaria, viene inserito nel Codice con l'intento di stabilire, sin dall'apertura dell'articolato, che le limitazioni alla circolazione non possono essere introdotte in modo indifferenziato, generico o non proporzionato, ma devono trovare fondamento in una previsione normativa e in una specifica esigenza di interesse pubblico.

Si pone l'accento sul fatto che, fatte salve le misure adottate nella gestione delle situazioni di emergenza o le misure di natura contingibile e urgente per fronteggiare situazioni eccezionali, possano essere imposte limitazioni alla circolazione del singolo utente o del singolo veicolo soltanto nei casi disciplinati dal Codice o nei casi espressamente previsti in altre disposizioni di legge. Tra tali ipotesi rientrano, a titolo esemplificativo, le limitazioni alla circolazione previste in attuazione della normativa poste a tutela della qualità dell'aria e della salute pubblica, comprese quelle derivanti dai piani e dai programmi adottati dalle regioni ai sensi del vigente decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155, recante attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa. La disposizione assume, pertanto, una funzione di garanzia, in quanto esclude che la circolazione possa essere compressa al di fuori dei presupposti normativi espressamente previsti.

Ovviamente, all'esito di un bilanciamento di interessi, il codice chiarisce, in termini generali, che la libera circolazione su strada degli utenti, delle merci e dei veicoli può essere soggetta a limiti, obblighi e divieti a fronte dell'esigenza di tutela di primari interessi della collettività, quali, in particolare, la salute, l'ambiente, l'ordine pubblico e la sicurezza stradale. Le misure limitative devono, inoltre, essere adottate nel rispetto dei criteri di proporzionalità, ragionevolezza e adeguatezza. Si prevede, infine, che in relazione all'interesse pubblico da tutelare, nella determinazione delle limitazioni si tenga conto delle esigenze di circolazione connesse agli scambi e alla produzione.

La disposizione recepisce così l'impostazione, già propria dell'ordinamento, secondo cui la libertà di circolazione può essere limitata

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

soltanto mediante misure giustificate da interessi pubblici qualificati e proporzionate rispetto allo scopo perseguito. Il principio di libera circolazione opera, pertanto, quale regola generale, mentre le limitazioni costituiscono eccezioni ammissibili soltanto quando siano previste dal Codice o da altre specifiche disposizioni di legge, sorrette da una ragione pubblica specifica e calibrate in modo adeguato rispetto alla finalità perseguita.

In tal modo, la norma contribuisce a rafforzare la certezza del quadro regolatorio e a rendere più trasparente l'esercizio dei poteri amministrativi in materia di viabilità, regolazione degli accessi, divieti di circolazione, limitazioni del traffico, gestione delle emergenze e disciplina delle situazioni eccezionali. Il principio opera sia sul piano dell'interpretazione delle norme, sia sul piano della legittimità delle misure incidenti sulla circolazione, imponendo che ogni compressione della libertà di movimento sia specificamente prevista, giustificata, ragionevole, adeguata e proporzionata.

La disposizione consente, inoltre, di collocare in modo ordinato il rapporto tra libertà di circolazione e altri interessi pubblici primari. Il Codice non configura la circolazione come libertà assoluta, ma come libertà regolata. La regolazione, tuttavia, deve rimanere funzionale agli obiettivi pubblici che la giustificano e non può tradursi in un sacrificio eccedente o non necessario della mobilità degli utenti, delle merci e dei veicoli.

L'**articolo 3** codifica il **principio di precauzione**, stabilendo che i comportamenti degli utenti della strada devono essere improntati a criteri di prudenza, cautela e attenzione, al fine di prevenire situazioni di danno o di pericolo destinate a incidere negativamente sulla vita, sull'incolumità e sui beni propri e altrui, pubblici o privati.

La disposizione si pone in continuità con il principio informatore già espresso dall'articolo 140 del vigente codice della strada, secondo cui gli utenti devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione e in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale. Il principio di precauzione conferisce a tale criterio una più esplicita portata sistematica, traducendolo in un dovere generale di prudenza, cautela e attenzione, riferito a tutti gli utenti della strada e finalizzato alla prevenzione delle situazioni di danno o di pericolo.

La norma si coordina, inoltre, con il sistema della responsabilità da circolazione dei veicoli delineato dall'articolo 2054 del codice civile, che attribuisce rilievo alla prova di avere fatto tutto il possibile per evitare il danno. In tale prospettiva, il principio di precauzione non introduce un criterio estraneo all'ordinamento, ma positivizza, nella parte generale del Codice, un dovere di condotta già coerente con l'attuale disciplina della sicurezza stradale e della responsabilità civile da circolazione.

La misura della diligenza richiesta è, pertanto, particolarmente rigorosa. Essa deve essere commisurata alla specifica pericolosità della circolazione e alla rilevanza dei beni giuridici coinvolti, tra i quali assumono preminenza la vita e l'incolumità personale. Il Codice positivizza tale approdo, trasformando il dovere di prudenza, cautela e attenzione in una regola generale di

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

comportamento riferibile a tutti gli utenti della strada, e non soltanto ai conducenti di veicoli.

Si precisa che gli utenti della strada devono astenersi da qualsiasi comportamento destinato a costituire pericolo o intralcio per la circolazione, salvaguardando, in ogni caso, la sicurezza stradale ed evitando situazioni idonee a compromettere la fluidità del traffico o il corretto utilizzo delle strade. La disposizione amplia, quindi, la portata del principio di precauzione, che non rileva soltanto in presenza di un danno già verificatosi, ma opera in via anticipata, imponendo di evitare anche condotte potenzialmente idonee a creare pericolo, intralcio, disordine nella circolazione o improprio utilizzo dell'infrastruttura stradale.

Particolarmente significativa è la previsione secondo cui il rispetto del principio di precauzione si impone all'utente della strada anche rispetto ai comportamenti di terzi. La norma recepisce l'orientamento della Corte di cassazione secondo cui l'utente della strada può essere chiamato a rispondere anche delle conseguenze derivanti dal comportamento imprudente altrui, quando tale comportamento rientri nell'area della prevedibilità concreta e potesse essere fronteggiato mediante l'ordinaria diligenza.

In tale prospettiva si colloca, tra le altre, *Cass. civ., Sez. III, ord. 21 novembre 2024, n. 30089*, che ha ribadito la necessità di valutare i doveri di prudenza e diligenza dell'utente anche in relazione alla prevedibilità delle condotte irregolari altrui, ove esse rientrino nell'area del rischio concretamente governabile. Il comportamento del terzo non assume, dunque, valore automaticamente esimente, dovendosi verificare se l'evento potesse essere previsto ed evitato mediante una condotta diligente, avuto riguardo alle circostanze del caso concreto.

La disposizione codicistica recepisce tale approdo, ma lo formula in termini equilibrati. Essa stabilisce, infatti, che non costituiscono esimenti i comportamenti posti in essere da altri utenti quando tali comportamenti possano essere previsti e gestiti con l'ordinaria diligenza, tenuto conto delle circostanze soggettive e oggettive conosciute o conoscibili al momento dell'evento.

In tal modo, il Codice evita che il principio di precauzione si trasformi in una forma di responsabilità oggettiva o in un obbligo illimitato di prevedere qualsiasi condotta anomala altrui. La prevedibilità e la gestibilità del comportamento del terzo devono essere accertate in concreto, sulla base delle circostanze effettivamente conosciute o conoscibili dall'utente. Ne deriva un criterio rigoroso ma non irragionevole, coerente con la necessità di prevenire il rischio senza imporre agli utenti un obbligo di controllo assoluto su eventi imprevedibili, eccentrici o inevitabili.

Il **principio di precauzione** assolve, dunque, a una funzione essenziale nell'economia del nuovo Codice. Esso non si limita a imporre l'osservanza formale delle regole di condotta, ma **richiede che ciascun utente conformi il proprio comportamento alle concrete condizioni della circolazione,** alla presenza di altri utenti, alle caratteristiche della strada, alla visibilità, al

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

traffico, alle condizioni atmosferiche e a ogni altra circostanza idonea a incidere sulla sicurezza.

La **positivizzazione del principio consente di rendere esplicito un criterio già costantemente utilizzato nella valutazione della responsabilità da circolazione stradale**: l'utente non è chiamato soltanto a rispettare la singola prescrizione normativa, ma deve tenere una condotta complessivamente prudente, cauta e attenta, adeguata alla situazione concreta e idonea a prevenire situazioni di danno o pericolo.

L'**articolo 4** codifica il **principio di responsabilità**, stabilendo che l'utente della strada è tenuto ad agire secondo responsabilità, osservando con diligenza le regole di condotta del Codice che attengono alla circolazione, ai titoli abilitativi e ai veicoli.

La disposizione si pone in rapporto di stretta continuità con il principio di precauzione. Se quest'ultimo definisce il contenuto del dovere di prudenza, cautela e prevenzione, il principio di responsabilità individua la conseguenza giuridica della violazione di tale dovere. Il Codice rende così esplicito che l'uso della strada comporta non soltanto l'esercizio di una libertà, ma anche l'assunzione di una posizione di responsabilità nei confronti degli altri utenti e dell'ordinamento.

La responsabilità dell'utente della strada non è limitata al solo momento dinamico della circolazione. Essa si estende anche alla fase preparatoria e organizzativa dell'uso della strada, riguardando l'osservanza delle regole in materia di titoli abilitativi, la legittimazione alla guida o all'uso del veicolo, nonché la cura dell'efficienza e della sicurezza del mezzo utilizzato.

La norma consente, pertanto, di valorizzare un principio più volte affermato dalla giurisprudenza di legittimità, secondo cui la mancata manutenzione del veicolo, l'omesso controllo delle sue condizioni di efficienza o l'utilizzo di un mezzo non idoneo alla circolazione possono integrare profili di colpa, anche quando il sinistro sia stato innescato o aggravato da una condotta altrui. Chi utilizza la strada deve, infatti, porsi nelle condizioni di circolare legittimamente e in sicurezza, curando non soltanto la propria condotta, ma anche le condizioni presupposte che rendono tale condotta conforme alle regole del Codice.

Si precisa che, ferma restando la responsabilità penale nel caso in cui il fatto costituisca reato, l'utente della strada risponde della propria condotta ai sensi degli articoli 2043 e 2054 del codice civile. La disposizione opera, pertanto, un raccordo espresso tra la disciplina speciale della circolazione stradale e le regole generali della responsabilità civile, rendendo evidente che la violazione delle regole codicistiche può assumere rilievo non soltanto sul piano amministrativo o sanzionatorio, ma anche sul piano risarcitorio.

Particolare rilievo assume il riferimento al principio di affidamento: se, in linea generale, tale principio consente a ciascun utente della strada di confidare nel fatto che gli altri utenti osservino le regole di prudenza, diligenza e perizia, nel settore della circolazione stradale, tuttavia, la giurisprudenza ha da tempo chiarito che l'affidamento incontra limiti

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

particolarmente rigorosi, in ragione della pericolosità dell'attività e della necessità di prevenire condotte irregolari, imprudenti o negligenti che rientrino nell'area della prevedibilità.

La disposizione recepisce tale orientamento, stabilendo che la violazione del principio di precauzione o delle regole di condotta non consente al soggetto responsabile di invocare il principio di affidamento nel comportamento di terzi. In altri termini, l'affidamento nella correttezza altrui può operare soltanto a favore dell'utente che abbia a propria volta osservato le regole cautelari; non può invece giovare a chi versi già in colpa per avere violato norme di prudenza, cautela o diligenza.

Tale impostazione è coerente con quanto affermato dalla Corte di cassazione, secondo cui, nello specifico settore della circolazione stradale, il principio di affidamento trova un temperamento nell'opposto principio per cui l'utente della strada è responsabile anche del comportamento imprudente altrui, purché esso rientri nel limite della prevedibilità. In tale direzione si pongono, tra le altre, *Cass. pen., Sez. III, sent. 19 ottobre 2022, n. 39479, nonché Cass. pen., Sez. IV, sent. 16 febbraio 2018, n. 7669*, le quali hanno ribadito che l'utente che abbia violato regole cautelari non può invocare, a propria discolpa, l'affidamento nel comportamento corretto degli altri utenti della strada.

La giurisprudenza ha, in particolare, affermato che il conducente di un veicolo, nell'impegnare un crocevia, deve prefigurarsi anche l'eventualità di condotte irregolari o imprudenti degli altri veicoli, quando tali condotte rientrino nella normale prevedibilità, ponendosi nelle condizioni di evitarne o limitarne le conseguenze. Tale principio non impone di prevedere qualsiasi comportamento abnorme o imprevedibile, ma esclude che l'utente possa invocare l'altrui violazione quando egli stesso non abbia osservato le cautele dovute.

La norma impedisce, pertanto, che il principio di affidamento sia utilizzato come criterio di deresponsabilizzazione dell'utente negligente. L'affidamento nell'altrui osservanza delle regole non può trasformarsi in un alibi per chi abbia già violato il proprio dovere di prudenza, cautela o diligenza. Esso opera soltanto tra utenti che si collochino, a loro volta, entro il perimetro della condotta diligente e conforme alle regole.

La codificazione del principio di responsabilità consente così di ordinare in modo più chiaro il rapporto tra precauzione, colpa, affidamento e responsabilità. La violazione delle regole cautelari non soltanto fonda la responsabilità dell'utente, ma preclude anche la possibilità di spostare integralmente sull'altrui condotta la causa dell'evento, salvo che quest'ultima presenti caratteri di assoluta imprevedibilità, eccezionalità o inevitabilità, da valutare sempre in concreto.

In tal modo, il Codice recepisce e stabilizza un principio già elaborato dalla giurisprudenza, trasformandolo in regola generale dell'ordinamento stradale: l'affidamento è possibile solo tra utenti diligenti, mentre non può

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

essere invocato da chi abbia già violato il proprio dovere di prudenza o le regole di condotta poste a presidio della sicurezza della circolazione.

I principi di precauzione e responsabilità sopra declinati si riempiono ulteriormente di valore programmatico se letti congiuntamente al principio cristallizzato **dall'articolo 5,** riferito alla c.d. "**adeguatezza della condotta**". Si pone l'accento sul fatto che, durante la marcia, i conducenti adeguano l'utilizzo del veicolo all'esigenza di assicurare il costante controllo del mezzo in tutte le circostanze, tenuto conto, in particolare, dei fattori situazionali connessi alle caratteristiche costruttive delle strade, alle condizioni di traffico e di visibilità, nonché alle ulteriori condizioni atmosferiche destinate ad incidere sulla circolazione. Il rispetto del principio di adeguatezza impone una adeguata ponderazione delle caratteristiche costruttive e della velocità di marcia del veicolo, al fine di prevenirne le possibili ricadute negative in termini di esposizione individuale al rischio e lesività sui terzi.

L'**articolo 6** codifica il **principio di solidarietà** sociale nell'uso della strada, elevando a principio generale un insieme di doveri già presenti nell'ordinamento e in parte disciplinati dal previgente codice, ma non ancora collocati in una disposizione di carattere generale e sistematico.

La norma prevede, anzitutto, che in ogni situazione di pericolo nell'utilizzo della strada o di ingombro della circolazione destinata a ripercuotersi sulle condizioni di sicurezza stradale o a compromettere la vita e l'incolumità delle persone, l'utente della strada abbia l'obbligo di porre in essere ogni azione possibile per rimuovere immediatamente la causa del pericolo o dell'ingombro, anche quando non abbia materialmente contribuito a determinarne l'insorgenza.

La disposizione amplia la prospettiva tradizionale della responsabilità individuale, introducendo un dovere attivo di cooperazione alla sicurezza della circolazione. L'utente della strada non è tenuto soltanto ad astenersi da comportamenti pericolosi o negligenti, ma deve attivarsi, nei limiti del possibile, per rimuovere situazioni di pericolo o ingombro idonee a incidere sulla sicurezza stradale, anche quando esse non siano direttamente imputabili alla sua condotta.

In tal modo, il Codice traduce nel settore della circolazione stradale il principio costituzionale di solidarietà sociale, valorizzando la strada come luogo di relazione, coesistenza e reciproca esposizione al rischio. La sicurezza della circolazione non dipende esclusivamente dall'osservanza individuale delle regole, ma anche dalla cooperazione degli utenti nella prevenzione e nella rimozione delle situazioni di pericolo.

Il comma 2 prevede, inoltre, che, in ragione dei doveri di solidarietà sociale, l'utente della strada abbia l'obbligo di prestare cure, aiuto e soccorso a coloro che, nella circolazione su strada, si trovino, anche per fatti al medesimo non imputabili, in situazioni di bisogno o di difficoltà.

La disposizione riprende e amplia principi già presenti nell'articolo 189 del previgente codice della strada. Tale articolo disciplina il comportamento

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

in caso di sinistro, ponendo a carico dell'utente obblighi di fermata, assistenza e cooperazione. Il nuovo Codice valorizza tali obblighi in una prospettiva più ampia, ricollocandoli entro il generale principio di solidarietà sociale nell'uso della strada.

Anche in questo caso, la disposizione recepisce un indirizzo giurisprudenziale consolidato. Con riferimento all'articolo 189 del previgente codice della strada, la Corte di cassazione ha affermato che, in presenza di un sinistro stradale dal quale derivino lesioni alla persona offesa, la condotta dei consociati deve conformarsi a doveri di solidarietà e di intervento, aventi quale fulcro l'assistenza del soggetto in difficoltà.

In particolare, Cass. pen., Sez. IV, sent. 29 gennaio 2024, n. 3381, ha valorizzato il dovere di assistenza e intervento in presenza di sinistro stradale quale espressione di un obbligo solidaristico autonomo, funzionale alla tutela anticipata dell'incolumità della persona in situazione di bisogno. La Corte ha evidenziato che l'ordinamento è interessato al rispetto di tale condotta a prescindere dalla completa ricostruzione del fatto e dalla definitiva attribuzione delle responsabilità, proprio perché l'obbligo di intervento è finalizzato a garantire nell'immediatezza la protezione di beni primari.

La codificazione del principio di solidarietà sociale muove da tale elaborazione giurisprudenziale, ma ne amplia la portata sistematica. Il dovere di soccorso non viene considerato soltanto come obbligo conseguente al sinistro, ma come espressione di un più generale dovere di protezione reciproca tra gli utenti della strada. La norma, pertanto, valorizza il carattere solidaristico della circolazione, imponendo condotte attive di aiuto, cura e assistenza in tutte le situazioni nelle quali altri utenti si trovino in condizioni di bisogno o difficoltà.

Il principio opera in stretta connessione con quelli di precauzione e responsabilità. La precauzione impone di prevenire il rischio; la responsabilità impone di rispondere della violazione delle regole di condotta; la solidarietà sociale impone di intervenire quando una situazione di pericolo, bisogno o difficoltà si sia già manifestata o sia in atto. I tre principi concorrono, quindi, a definire un modello di utente della strada non meramente passivo o formalmente osservante, ma attivamente cooperativo rispetto alla sicurezza della circolazione e alla tutela dell'incolumità altrui.

In questa prospettiva, l'articolo 6 conferisce rango di principio generale a un dovere che, pur già presente nell'ordinamento, risultava prevalentemente ricostruito in relazione a specifiche fattispecie. Il nuovo Codice ne amplia la funzione, trasformandolo in criterio generale di comportamento nell'uso della strada e in parametro di lettura delle disposizioni che disciplinano le condotte da tenere in presenza di incidenti, ostacoli, situazioni di pericolo o condizioni di bisogno.

L'**articolo 7** codifica il **principio di neutralità tecnologica**, stabilendo che, al fine di contemperare il principio di libera circolazione con la tutela della salute individuale e collettiva e con la tutela dell'ambiente, le disposizioni del Codice sono informate agli obiettivi della riduzione dei costi

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

economici, sociali e ambientali derivanti dal traffico veicolare, del miglioramento del livello di qualità della circolazione, anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio e l'ottimizzazione della fluidità del traffico, nonché della tutela degli utenti vulnerabili.

La disposizione risponde all'esigenza di collocare il nuovo Codice entro un contesto radicalmente diverso da quello nel quale era stato concepito l'impianto normativo previgente. Le trasformazioni tecnologiche, la diffusione di nuove forme di mobilità, la digitalizzazione dei servizi, l'evoluzione dei sistemi di controllo e gestione del traffico, nonché l'esigenza di ridurre l'impatto ambientale della circolazione impongono una disciplina capace di governare l'innovazione senza cristallizzare soluzioni tecniche destinate a rapida obsolescenza.

Il principio di neutralità tecnologica assolve, pertanto, a una funzione ordinante. Esso **impone che il Codice non manifesti una preferenza aprioristica per una determinata tecnologia, tecnica o modalità operativa, ma valorizzi tutte le soluzioni idonee** a produrre risultati equivalenti o migliorativi in termini di sicurezza, sostenibilità, efficienza della circolazione e rapporto tra costi e benefici.

Il comma 2 chiarisce, infatti, che il Codice riconosce e promuove le innovazioni tecniche e tecnologiche idonee a favorire migliori condizioni di mobilità a beneficio degli utenti e a ridurre l'impatto della circolazione sulla popolazione e sull'ambiente, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica, inteso come regola di indifferenza tra innovazioni tecniche o tecnologiche idonee a produrre risultati equivalenti in termini di rapporto costi-benefici.

La neutralità tecnologica non equivale, dunque, a indifferenza regolatoria rispetto alla tecnologia. Al contrario, essa comporta una valutazione sostanziale degli effetti prodotti dalle soluzioni tecniche adottate. Il Codice non privilegia lo strumento in quanto tale, ma il risultato che esso consente di conseguire. Ciò che rileva è la capacità della soluzione tecnologica di migliorare le condizioni della mobilità, rafforzare la sicurezza stradale, ridurre l'impatto ambientale, ottimizzare la fluidità del traffico e tutelare gli utenti vulnerabili.

Il principio assume rilievo anche in rapporto alla libera circolazione. Le innovazioni tecnologiche possono incidere sulle modalità di accesso, regolazione, controllo e gestione della mobilità. Proprio per questo, esse devono essere valutate non soltanto in termini di efficienza tecnica, ma anche alla luce dei criteri di proporzionalità, ragionevolezza e adeguatezza che governano le limitazioni alla circolazione. La tecnologia non può divenire uno strumento di compressione ingiustificata della libertà di movimento, ma deve essere impiegata quale mezzo per rendere la circolazione più sicura, ordinata, sostenibile e accessibile.

In tale prospettiva, la neutralità tecnologica si salda con l'impostazione complessiva della riforma, volta a superare la frammentazione e la vetustà del quadro normativo vigente. Il nuovo Codice deve poter governare fenomeni in

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

continua evoluzione senza essere costretto a inseguire ogni singolo sviluppo tecnico mediante interventi normativi puntuali e ripetuti. La codificazione del principio consente, quindi, di costruire una disciplina aperta all'innovazione, purché le soluzioni adottate siano coerenti con gli obiettivi fondamentali del Codice.

Il principio, inoltre, assume una funzione di garanzia della concorrenza tra soluzioni tecniche e tecnologiche. L'ordinamento non deve orientare in modo ingiustificato il mercato o l'azione amministrativa verso una determinata tecnologia, quando più soluzioni siano idonee a conseguire risultati equivalenti in termini di sicurezza, efficienza, sostenibilità e costi-benefici. Ne deriva una regola di neutralità rispetto allo strumento e di valorizzazione del risultato, coerente con la necessità di assicurare un'evoluzione ordinata e non discriminatoria della mobilità.

Nel complesso, gli articoli da 2 a 7 definiscono il nucleo dei principi informatori del nuovo Codice. La loro codificazione consente di recepire e stabilizzare, in forma normativa, principi già presenti nell'ordinamento e consolidati nel diritto vivente, trasformandoli in criteri generali di disciplina. In tal modo, la riforma non si limita a riordinare le norme vigenti, ma costruisce un sistema nel quale libertà di circolazione, precauzione, responsabilità, solidarietà sociale e neutralità tecnologica concorrono a definire un modello di mobilità più sicuro, coerente, proporzionato e conforme alle trasformazioni sociali, tecnologiche e ambientali in atto.

Nel Capo I sono state, altresì, introdotte due disposizioni specifiche, **articoli 8 e 9,** sulla **promozione della cultura della sicurezza stradale.**

Gli articoli in commento ribadiscono che le disposizioni del Codice sono finalizzate a promuovere una cultura della sicurezza stradale che si basi sulla consapevolezza dei rischi derivanti dalla circolazione su strada e pongono l'accento sulla tutela dei soggetti vulnerabili e maggiormente esposti ai pericoli derivanti dall'uso della strada.

In attuazione del principio di cui all'articolo 35, comma 2, lettera d), della legge n. 177 del 2024, le disposizioni prevedono, al fine di promuovere e favorire la formazione dei giovani sui principi di sicurezza stradale, nonché sulle regole in materia di corretto utilizzo delle strade e della relativa segnaletica, condotta dei veicoli, comportamento degli utenti, con particolare riferimento all'informazione sui rischi conseguenti all'assunzione di sostanze psicotrope, stupefacenti e di bevande alcoliche, e conseguenti all'utilizzo di dispositivi di comunicazione, di cui all'articolo 70, comma 1, durante la marcia per i guidatori, una collaborazione tra gli enti istituzionali titolari di specifiche competenze in materia di circolazione stradale.

In particolare, mutuando da quanto previsto dall'articolo 230 del vigente codice, si riorganizza e aggiorna la disciplina dell'educazione stradale nelle istituzioni scolastiche, valorizzando il ruolo dei progetti educativi e formativi promossi dal Ministero dell'istruzione e del merito, in collaborazione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con gli enti competenti. Viene

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

rafforzata l'integrazione dell'educazione stradale nei percorsi scolastici, in coerenza con l'insegnamento dell'educazione civica. Nel rispetto dell'autonomia scolastica, è demandata al Ministero dell'istruzione e del merito la definizione delle modalità di attuazione dei progetti, mentre le istituzioni scolastiche individuano, nell'ambito del piano triennale dell'offerta formativa, le attività finalizzate alla promozione della cultura del corretto uso della strada e della sicurezza stradale. Per le scuole secondarie di secondo grado è inoltre prevista l'organizzazione di corsi extracurricolari di educazione stradale.

In un'ottica di maggiore chiarezza e sistematicità tre appositi articoli del nuovo Codice sono dedicati:

- l'**articolo 10** agli strumenti di pianificazione;
- l'**articolo 11** alle banche dati per le strade, i veicoli e i conducenti
- l'**articolo 12** al registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto.

Nell'**articolo 10** dedicato agli **strumenti di pianificazione** è stata operata una ricognizione e razionalizzazione dei vari strumenti previsti dalla normativa vigente chiarendo, in particolare, quale sia il rapporto che intercorre tra gli stessi.

Con riferimento al **Piano nazionale per la sicurezza stradale** le disposizioni dell'attuale codice relative a tale strumento sono state riformulate al fine di tenere conto delle ulteriori disposizioni che regolano tale strumento. Si fa in particolare riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144, nonché alle disposizioni relative al Comitato per l'indirizzo ed il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale di cui all'articolo 46 della legge 29 luglio 2010, n. 120.

In tal senso la nuova disposizione prevede che:

- il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce il Piano, ai sensi dell'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144;
- il Piano è approvato dal Comitato per l'indirizzo ed il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale di cui all'articolo 46 della legge 29 luglio 2010, n. 120;
- ogni tre anni il Ministro verifica lo stato di attuazione del Piano **e il Comitato per l'indirizzo ed il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale** provvede, se necessario, al suo aggiornamento;
- il Ministro con proprio decreto, di concerto con i Ministri dell'interno, dell'istruzione e del merito e della salute, definisce gli indirizzi generali del Piano e le linee guida per l'attuazione dello stesso, da sottoporre al parere delle competenti Commissioni parlamentari, anche ai fini della determinazione dei costi e della loro ripartizione;

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

- il Piano è attuato attraverso programmi triennali predisposti dal Ministro approvati dal Comitato.

Con precipuo riferimento allo strumento del **Piano urbano del traffico** (PUT) nel nuovo Codice è stato precisato che le Regioni - che hanno già provveduto a predisporre l'elenco dei Comuni tenuti all'adozione del Piano - sono altresì tenute al relativo aggiornamento.

È stata, inoltre, inserita nell'articolo in esame la disciplina relativa al **Piano urbano di mobilità sostenibile** (PUMS) strumento di pianificazione strategica individuato dall'Unione Europea per affrontare le sfide della mobilità urbana di persone e merci, conciliando la lotta all'inquinamento atmosferico e al cambiamento climatico e la sostenibilità ambientale con le esigenze di mobilità dei territori, considerando un orizzonte temporale decennale.

L'obbligo di adottare tale Piano grava, come previsto dalla normativa di settore, sulle città metropolitane, sui comuni e sulle associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti e sui nodi urbani della rete TEN-T non già facenti parte delle città metropolitane.

La disposizione, al fine di chiarire il rapporto tra i due strumenti di pianificazione a disposizione degli enti locali tenuti all'adozione del PUMS, specifica che il PUT si configura come piano di settore del PUMS. Il PUT, infatti, costituisce uno strumento tecnico-operativo di breve periodo, finalizzato alla gestione dell'esistente e al miglioramento della circolazione stradale, con particolare attenzione alla sicurezza di pedoni, ciclisti, veicoli pubblici e privati su gomma.

In ordine all'aggiornamento del PUT il nuovo Codice prevede la possibilità di procedervi ogniqualvolta se ne rinvenga la necessità e, in ogni caso, in occasione dell'adozione o dell'aggiornamento del PUMS laddove quest'ultimo sia previsto.

Nell'ottica di una semplificazione dell'azione amministrativa è stato, infine, eliminato l'obbligo di istituzione dell'albo degli esperti in materia di piani di traffico, attesa la possibilità di reperire i professionisti chiamati ad occuparsi della redazione di tali strumenti attraverso il ricorso agli albi professionali di ingegneri e architetti.

Nell'**articolo 11**, che disciplina le banche dati istituite presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è stato inserito il riferimento anche all'**archivio conducenti con patenti estere per il divieto di guida e l'attribuzione di punti e violazioni**, istituito ai sensi dell'articolo 6-ter del decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, per il quale è stata dettata anche apposita disciplina relativa alla modalità di tenuta e gestione dei dati ivi raccolti. In analogia con quanto previsto per gli altri archivi, tale l'archivio è informatizzato ed è alimentato e aggiornato con i dati raccolti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle comunicazioni delle prefetture, delle compagnie di assicurazione e degli sportelli telematici per l'automobilista. I contenuti, le modalità di impianto, di tenuta, di

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

aggiornamento, di accesso nonché di trasmissione dei dati saranno definiti con apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si codifica, infine, il principio secondo cui le pubbliche amministrazioni, di cui all'articolo 1, comma 2 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, accedono alle informazioni contenute nella banca dati dell'archivio nazionale dei veicoli, affidata in concessione alla Direzione generale della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di assicurare, nel rispetto dell'articolo 50, commi 1 e 2 del Codice dell'amministrazione digitale di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82:

- l'accesso, previo accreditamento, alle informazioni contenute nella banca dati e pubblicate, mediante interoperabilità, sulla Piattaforma Digitale Nazionale Dati (PDND) di cui all'articolo 50-ter del decreto legislativo n. 82 del 2005;
- l'accesso a servizi ed elaborazioni dati non disponibili sulla Piattaforma Digitale Nazionale Dati, previa stipula, a titolo oneroso, di apposita convenzione con la Direzione generale della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Con l'**articolo 12** si inserisce nel Codice la disciplina relativa al **registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (REAT)**, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, oggi contenuta nell'articolo 6 della legge n. 177 del 2024.

L'articolo in commento prevede che l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto – ossia lo svolgimento di compiti di consulenza e di assistenza nonché di adempimenti, come specificati nella tabella A della legge 8 agosto 1991, n. 264, e comunque ad essi connessi, relativi alla circolazione di veicoli e di natanti a motore, effettuato a titolo oneroso per incarico di qualunque soggetto interessato – ricomprende anche le operazioni di motorizzazione. Tale previsione, nel rispetto del principio della certezza del diritto, è volta a chiarire il perimetro delle attività esercitabili da parte degli operatori di settore.

Per l'esercizio di tale attività è prevista, come già stabilito dal citato articolo 6 della legge n. 177 del 2024, l'iscrizione nel registro delle agenzie telematiche per le imprese (REAT) nel rispetto dei requisiti e secondo le modalità previsti con regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Si demanda al medesimo regolamento: *(i)* la definizione delle modalità operative per la presentazione della domanda di iscrizione e della domanda di conferma della validità dell'iscrizione; *(ii)* la definizione dei massimali della copertura assicurativa per responsabilità civile contro i rischi derivanti dall'esercizio dell'attività professionale di cui le imprese devono essere in possesso nonché i contenuti necessari delle relative garanzie. Per la definizione di tali elementi, al fine di assicurare un adeguato raccordo con le esigenze degli operatori, è previsto il coinvolgimento delle organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese di consulenza automobilistica;

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

(iii) i programmi dei corsi di formazione che sono tenuti a frequentare gli operatori e *(iv)* i casi di revoca o cancellazione dell'iscrizione.

L'**articolo 13** del Codice reca, infine, una norma di chiusura rinviando, per quanto non espressamente previsto dal Codice, alle disposizioni in materia di applicazione delle sanzioni amministrative di cui alla legge 24 novembre 1981, n.689 e, in relazione ai procedimenti, alle disposizioni di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241, nonché alla legge 234 del 2012 per il recepimento delle direttive comunitarie, precisando che il recepimento di direttive di contenuto tecnico può avvenire a mezzo di decreti dei Ministri competenti per materia.

CAPO II – Delle competenze

Il **Capo II** contiene le disposizioni relative alla **ripartizione delle competenze** tra i vari enti istituzionali titolari di compiti e funzioni in materia di circolazione ed infrastrutture stradali.

Come richiesto dalla legge delega (art. 35, comma 2, lettera c), della legge n. 177 del 2024) **è stato operato**, come anticipato in premessa, **un riassetto complessivo della disciplina** "*nel rispetto delle competenze delle regioni e degli enti locali in materia di viabilità, anche con riguardo alla previsione di limiti alla circolazione*".

L'**articolo 14 riunisce in un'unica disposizione la disciplina relativa alle funzioni ed ai compiti attribuiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** in materia di circolazione stradale prima disseminata in varie disposizioni dell'attuale codice della strada nonché ricavabile anche da ulteriori disposizioni normative.

In tal senso l'articolo in commento chiarisce e ribadisce che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti **è l'organo centrale di indirizzo e coordinamento in materia di circolazione e infrastrutture stradali**, in quanto allo stesso spetta il potere di impartire direttive per l'organizzazione e la regolamentazione della circolazione e della relativa segnaletica stradale su tutte le strade. La disposizione reca, altresì, **l'elencazione puntuale e dettagliata delle attività e dei provvedimenti** che il Ministero è chiamato ad adottare.

Per quanto concerne, in particolare, la **regolamentazione della circolazione fuori dai centri abitati** si prevede che nel calendario predisposto dal Ministero siano fissate le condizioni in presenza delle quali opera il divieto di circolazione dei veicoli adibiti al trasporto di cose, nonché le eventuali deroghe. In tal modo, in un'ottica di semplificazione procedurale, è stata eliminata la disposizione che prevedeva l'adozione da parte del Prefetto di un apposito provvedimento per fissare limiti e condizioni alla circolazione.

Si prevede al comma 2 che, al fine contrastare il fenomeno della violazione dell'obbligo di assicurazione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti inviti i proprietari dei veicoli a motore privi di assicurazione, inseriti in apposito elenco, a regolarizzare la posizione assicurativa o a documentare la sussistenza di eventuali condizioni di deroga o sospensione del relativo

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prog 2026/0001725/PI

obbligo. In assenza di giustificazione ovvero di regolarizzazione della posizione assicurativa, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dispone l'applicazione del divieto di marcia a tempo indeterminato.

L'articolo 15 è dedicato alle specifiche competenze tecniche degli uffici della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture nell'ottica di riportare all'interno del codice tutte le competenze attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tra cui la disciplina relativa alle **operazioni in materia di motorizzazione** e alle attività di controllo, ispezione e vigilanza, oggi contenuta nella **legge n. 870 del 1986**, rinviando, per la disciplina di dettaglio, all'**Allegato I.2**, che costituisce parte integrante del codice e mantiene natura di norma primaria.

L'**articolo 16** reca la disciplina relativa alle competenze spettanti al **Ministero dell'interno**.

In primo luogo, è stata ricondotta in norma primaria la disposizione relativa alle **funzioni di coordinamento dei servizi di polizia stradale** esercitate dal Ministero dell'interno per il tramite del Servizio Polizia Stradale del Dipartimento della Pubblica Sicurezza, attualmente impropriamente collocata nell'articolo 22 del regolamento di esecuzione e attuazione.

Al fine di assicurare una maggiore uniformità operativa, è stata esplicitata la **natura vincolante delle direttive impartite agli organi e agli ausiliari di polizia stradale** per il citato coordinamento.

La disposizione chiarisce, inoltre, che **l'esecuzione delle direttive medesime è attribuita, in via principale, ai Prefetti** prevedendo che questi ultimi e il Ministero possano avvalersi, per l'espletamento dei servizi di polizia stradale e per le attività di consulenza tecnica, in via principale, dei Compartimenti della Polizia Stradale e degli Uffici territoriali che operano alle loro dipendenze.

In tale ambito, per garantire un efficace esercizio dei poteri di coordinamento, si introduce anche una **disciplina specifica per la raccolta e la gestione dei dati relativi all'incidentalità stradale.** Gli organi e gli ausiliari di polizia stradale devono, infatti comunicare, con cadenza trimestrale, i citati dati alla Prefettura territorialmente competente. La mancata comunicazione dei dati, in un'ottica di rafforzamento dei meccanismi di responsabilizzazione amministrativa, costituisce elemento di valutazione della responsabilità dirigenziale, anche ai fini della corresponsione della retribuzione di risultato e del trattamento accessorio connesso alla performance individuale.

Contestualmente, si procede al **riconoscimento delle funzioni dell'Organismo interministeriale "Viabilità Italia"**, già disciplinate con decreto del Ministro dell'interno, consolidandone il ruolo nel sistema di coordinamento istituzionale.

Infine, l'articolo in esame chiarisce che, nei casi in cui si renda necessario **limitare o sospendere la circolazione per motivi di ordine e sicurezza**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

pubblica, **la competenza ad adottare le direttive** per i soggetti preposti **è attribuita al Ministro dell'interno**.

In tal modo, oltre a rafforzare l'unitarietà e l'immediatezza dell'azione amministrativa in situazioni di particolare rilievo, **viene definito con chiarezza il riparto di competenze tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, cui spetta, in via generale, la competenza ad impartire direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione, **e il Ministero dell'interno**, cui spetta la competenza ad impartire direttive solo nei casi in cui si renda necessario limitare o sospendere la circolazione per motivi di ordine e sicurezza pubblica. Ciò sempre nel rispetto del principio di libera circolazione.

Come indicato nelle premesse, **alle Regioni e alle Province autonome di Trento e Bolzano (articolo 17)** in continuità con quanto già previsto dal vigente Codice della strada (articoli 6, 8 e 9), sono attribuite le competenze in materia di regolamentazione della circolazione stradale extraurbana, con specifico riguardo all'istituzione e gestione delle zone a traffico limitato, alla sicurezza della circolazione, alla tutela ambientale e alla gestione dei flussi di traffico connessi alle esigenze turistiche.

Per quanto attiene alle **funzioni ed ai compiti attribuiti ai Comuni ed alle Città metropolitane (articolo 18),** il nuovo Codice opera, in coerenza con il principio di distinzione tra funzioni di indirizzo politico e funzioni di gestione, una chiara ripartizione tra le attività di competenza del Sindaco e quelle di competenza della Giunta. In particolare, è attribuita alla Giunta la competenza ad adottare i provvedimenti che implicano valutazioni di natura politica (ad esempio il provvedimento di delimitazione delle zone ciclabili, in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli) mentre resta in capo al Sindaco la competenza ad adottare gli altri provvedimenti (ad esempio il provvedimento di apposizione e manutenzione della segnaletica). Tale intervento contribuisce a rafforzare la certezza del quadro delle competenze, riducendo margini di ambiguità interpretativa e assicurando una più efficiente allocazione delle funzioni all'interno dell'ente locale.

Con riferimento alla disciplina relativa all'**apposizione e alla manutenzione della segnaletica** il nuovo Codice chiarisce il riparto di competenze tra Comuni ed enti proprietari delle strade (cui è dedicato l'**articolo 19** che reca, infatti, la disciplina relativa ai compiti propri degli enti proprietari e gestori delle strade). In particolare, l'apposizione e la manutenzione della segnaletica sui tratti di strade non di proprietà del Comune, all'interno dei centri abitati con popolazione inferiore ai diecimila abitanti, grava sull'ente proprietario della strada **o gestore** solo se si tratta di segnali concernenti le caratteristiche strutturali o geometriche della strada. Nelle altre ipotesi la competenza spetta al Comune.

L'**articolo 20** riunisce in un'unica disposizione le previsioni relative ai provvedimenti in materia di regolamentazione della circolazione stradale di competenza dei soggetti diversi da quelli di cui ai precedenti articoli.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Nell'ambito di tale ricognizione la disposizione chiarisce che il Prefetto è competente ad adottare, per esigenze di ordine e sicurezza pubblica, di tutela della salute e della sicurezza della circolazione, nonché per motivi di carattere militare, i provvedimenti di regolamentazione della circolazione esclusivamente con riferimento alle strade ubicate al di fuori dei centri abitati ovvero ai tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati. Negli altri casi la competenza spetta al Sindaco.

CAPO III – Della regolamentazione della circolazione

Il **Capo III** reca le disposizioni relative alla **regolamentazione della circolazione** riorganizzate e riscritte in coerenza con il riparto delle competenze delineato nel precedente capo.

Con riferimento alla deliberazione di **delimitazione del centro abitato** (**articolo 21**) sono state ricondotte in norma primaria le disposizioni relative a tale provvedimento prima impropriamente inserite nel regolamento di esecuzione ed attuazione (articolo 5). L'articolo in commento disciplina, dunque, le finalità cui mira il provvedimento, le modalità di delimitazione del centro abitato e gli aspetti relativi alla pubblicazione della deliberazione rinviando, per i segnali di inizio e fine centro abitato, al regolamento di esecuzione e attuazione.

In coerenza con le disposizioni del Capo II, che hanno operato un riassetto delle competenze tra gli enti istituzionali coinvolti nella regolamentazione della circolazione, si ribadisce che, sebbene in via generale i **provvedimenti di regolamentazione della circolazione** debbano essere adottati nel rispetto dei criteri stabiliti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, quelli emanati per esigenze di ordine pubblico e sicurezza devono, invece, conformarsi ai criteri fissati dal Ministero dell'interno (articoli **22** e **23**). Si prevede, altresì, al fine di risolvere i problemi legati alla tempestiva conoscibilità di tali provvedimenti, se adottati in casi urgenti, che gli stessi siano resi noti al pubblico con qualsiasi mezzo di comunicazione. Si stabilisce, infine, che, anche in presenza di provvedimenti di limitazione della circolazione, resta comunque consentito l'accesso alle strade e aree interessate dalle interdizioni ai soggetti preposti ai servizi di polizia, antincendio, soccorso stradale, rimozione e assistenza sanitaria, esclusivamente per l'espletamento dei rispettivi compiti istituzionali.

Per quanto attiene alla **regolamentazione della circolazione fuori dai centri abitati** (**articolo 23**) l'articolo del nuovo Codice è stato strutturato, riformulando le disposizioni presenti nel codice vigente (articoli 6 e 7), al fine di rendere chiaro, con riferimento ai singoli provvedimenti da adottare, a chi spetti la competenza tra enti proprietari o gestori delle strade e Prefetto. Analoga impostazione è stata adottata nella redazione dell'articolo dedicato alla **regolamentazione della circolazione nei centri abitati** (**articolo 24**).

Con l'obiettivo di aumentare la sicurezza sulle strade è stato, inoltre, previsto - riformulando e ampliando la disposizione di cui all'articolo 6,

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

comma 4, lettera e) del vigente codice - che gli enti proprietari o gestori delle strade possono:

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

Tale disposizione è stata, altresì, introdotta al fine di dare attuazione al principio e criterio di delega di cui all'articolo 35, comma 3, lettera s) della legge 177 del 2024 che prevede *"s) previsione di apposite disposizioni riguardanti la circolazione dei veicoli sulla rete autostradale nel periodo invernale, in presenza di manifestazioni atmosferiche di particolare intensità, al fine di preservare l'incolumità degli utenti e di garantire idonei livelli di circolazione veicolare, attribuendo, esclusivamente in tal caso, all'ente proprietario o al concessionario di autostrade la facoltà di imporre l'utilizzo di pneumatici invernali o, in alternativa, di appositi dispositivi supplementari di aderenza per gli pneumatici, ove non sia possibile garantire adeguate condizioni di sicurezza mediante il ricorso a soluzioni alternative"*.

Il Capo III chiude con una disposizione dedicata alla **regolamentazione della sosta e dei parcheggi** (**articolo 25**). La nuova disposizione stabilisce che i soggetti preposti, in sede di definizione della regolamentazione, debbano, in particolare, garantire:

- che sia sempre prevista, tenuto conto delle condizioni di traffico, della presenza di attività commerciali e produttive nonché delle esigenze dei residenti, un'adeguata rotazione che consenta a tutti gli utenti della strada di fruire di tali spazi;
- la gratuità e l'assenza di limitazioni temporali per la sosta e il parcheggio dei veicoli al servizio delle persone con disabilità.

In attuazione del principio e criterio direttivo di cui all'articolo 35, comma 3 lettera q) della legge 177 del 2024, si prevede, inoltre, in linea con quanto già stabilito dall'articolo 7 del vigente codice, che i soggetti competenti possano riservare stalli di sosta, a carattere permanente o temporaneo, ovvero anche solo per determinati periodi, giorni e orari:

- ai veicoli adibiti al servizio di persone con disabilità, munite del prescritto contrassegno;
- ai veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di bambini di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato «permesso rosa».

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Sono state introdotte specifiche ipotesi di riserva di stalli di sosta a favore dei veicoli adibiti al servizio taxi in servizio, per lo stazionamento e per il carico e scarico dei passeggeri, dei veicoli adibiti ai servizi di mobilità condivisa, cosiddetta *"sharing mobility"*, eserciti, concessi o autorizzati dai Comuni, dei motocicli e dei ciclomotori e dei velocipedi. Ciò su espressa richiesta di ANCI che ha preso parte al gruppo di lavoro istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a febbraio 2025.

Per completezza la disposizione reca, infine, una previsione volta a disciplinare le **aree di sosta destinate ai monopattini**, **recependo nel nuovo Codice quanto già previsto dall'articolo 1, comma 75-quinquiesdecies, della legge n. 160 del 2019**. Tale previsione mira a realizzare un equilibrio tra le esigenze di ordine e sicurezza della circolazione pedonale e la necessità di regolamentare in modo efficace e flessibile la diffusione dei monopattini nelle aree urbane, attribuendo ai comuni un ruolo centrale nella gestione del territorio e nella definizione delle soluzioni più adeguate al contesto locale.

Si prevede, infatti, che i comuni possano individuare, con ordinanza, aree di sosta riservate ai monopattini anche sui marciapiedi, a condizione che la porzione residua degli stessi continui a garantire una circolazione regolare e sicura dei pedoni e delle persone con disabilità.

La disposizione stabilisce, inoltre, che l'individuazione delle aree di sosta debba essere resa conoscibile all'utenza mediante l'apposizione della prescritta segnaletica verticale e orizzontale. In un'ottica di semplificazione e di valorizzazione degli strumenti digitali è altresì consentito omettere la segnaletica fisica purché le coordinate GPS delle aree siano rese pubblicamente consultabili sul sito istituzionale dell'ente. Tale soluzione consentirà l'integrazione con i servizi digitali di mobilità e con le piattaforme di *sharing*, nonché la riduzione degli oneri amministrativi e dei costi connessi all'installazione e manutenzione della segnaletica. Le aree di sosta individuate sui marciapiedi sono altresì segnalate e delimitate dai percorsi tattili ed elementi fisici, inclusi quelli percepibili mediante bastone bianco, al fine di garantire la sicurezza e la mobilità delle persone con disabilità visiva e l'immediata riconoscibilità degli spazi riservati, senza fare affidamento esclusivamente su strumenti digitali o sulla consultazione delle coordinate GPS.

CAPO IV – Dei servizi di polizia stradale e delle attività ausiliarie

Il **Capo IV** reca la disciplina dei servizi di polizia stradale e delle attività ausiliarie.

In particolare, l'**articolo 26** riprende quanto previsto dall'attuale articolo 12 del Codice della strada in materia di organismi competenti all'espletamento dei servizi di polizia stradale, introducendo un **criterio di attribuzione delle funzioni in relazione all'ambito territoriale in cui tali attività vengono svolte**.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

La nuova disposizione specifica, infatti, che l'espletamento dei servizi di polizia stradale spetta: in ambito extraurbano, in via principale, alla Specialità Polizia Stradale della Polizia di Stato; in ambito urbano, ai Corpi e ai servizi di polizia municipale; in ambito autostradale, in via esclusiva, alla medesima Specialità. Tali puntualizzazioni risultano conformi ai criteri di ripartizione delle competenze nei comparti di specialità di cui alla Direttiva del Ministro dell'interno del 17 agosto 2017.

Lo stesso articolo, in attuazione del criterio di delega concernente il **potenziamento delle attività degli ausiliari** - che, come evidenziato nelle premesse, costituisce uno dei pilastri del nuovo Codice della strada ed è volto a promuoverne l'impiego, anche al fine di far fronte alle carenze organiche e alle difficoltà di gestione del traffico - introduce una disposizione innovativa finalizzata alla **razionalizzazione dell'impiego degli organi di polizia stradale**.

In particolare, si prevede che tali organi siano prioritariamente destinati allo svolgimento delle attività con maggiore impatto sulla sicurezza della circolazione. La disposizione stabilisce, inoltre, che il Ministero dell'interno e i comuni, ciascuno nell'ambito delle rispettive competenze, promuovano e favoriscano, per i servizi di minore rilievo sotto il profilo della sicurezza stradale, l'impiego degli ausiliari di polizia stradale di cui all'articolo 28.

Viene così introdotto un criterio di differenziazione funzionale delle attività, distinguendo tra servizi di maggiore rilevanza per la sicurezza stradale, riservati agli organi di polizia stradale, e servizi di minore impatto, per i quali è incentivato il ricorso agli ausiliari. La previsione è finalizzata a ottimizzare l'utilizzo delle risorse disponibili, consentendo una più efficiente allocazione del personale e concentrando l'azione degli organi di polizia stradale sulle attività a più elevato impatto in termini di tutela della sicurezza della circolazione.

L'**articolo 27,** che disciplina gli organi di polizia stradale, riorganizzando in una disposizione unitaria la materia attualmente contenuta nell'articolo 12 del Codice della strada, nonché in talune disposizioni del regolamento di esecuzione, inserisce, nell'elenco degli organi da cui dipende il personale che svolge le funzioni e i compiti connessi all'esecuzione dei servizi di polizia stradale, anche l'Ispettorato nazionale del lavoro.

A tal riguardo, si è ritenuto di attribuire una competenza generale al personale dell'Ispettorato del lavoro, in luogo della competenza specifica prevista dal d.lgs. n. 144/2008 in materia di legislazione sociale dei conducenti professionali, in considerazione dell'opportunità di consentire ai relativi dipendenti l'esercizio dei poteri di polizia stradale durante l'espletamento dell'attività ispettiva di loro competenza (ad esempio, la facoltà di intimare l'ALT ai veicoli in circolazione).

Ulteriore elemento innovativo della norma è costituito dalla riformulazione dell'attuale articolo 12, comma 2, del Codice della strada, volta a chiarire che gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria indicati nell'articolo 57, commi 1 e 2, del codice di procedura penale, diversi da quelli di cui ai

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

commi 1 e 3, possono svolgere le funzioni e i compiti connessi all'esecuzione dei servizi di polizia stradale esclusivamente in caso di assenza o mancato intervento degli organi competenti (ovvero quelli di cui ai commi 1 e 3) e, comunque, nell'ambito dell'effettivo servizio e del territorio di competenza dell'ufficio da cui dipendono.

Inoltre, tra i soggetti legittimati a svolgere le funzioni e i compiti relativi alla prevenzione e all'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, nonché alla regolazione del traffico e alla tutela e al controllo sull'uso delle strade, nelle materie di specifica attribuzione dell'ente o dell'amministrazione di appartenenza, è inserito anche il personale degli uffici competenti in materia di viabilità delle società di gestione delle autostrade e delle altre strade in concessione. Tale previsione è volta a garantire a detto personale l'esercizio delle proprie funzioni in modo analogo a quanto già previsto per ANAS, Regioni, Province e Comuni.

Il medesimo articolo, inoltre, innova il combinato disposto dell'attuale articolo 12, comma 4, del Codice della strada e dell'articolo 22 del regolamento di esecuzione, prevedendo che agli ufficiali, sottufficiali e militari di truppa delle Forze armate non spetti più soltanto la segnalazione agli organi competenti delle infrazioni commesse da chi non abbia ottemperato alle indicazioni volte ad assicurare la marcia delle colonne militari, ma anche il compito di procedere direttamente all'accertamento di tali violazioni.

La disciplina vigente, infatti, si limita a prevedere la scorta e l'attuazione dei servizi per le colonne militari, senza contemplare un espresso richiamo all'accertamento delle violazioni correlate quale parte della competenza attribuita alle Forze armate, profilo che si intende invece introdurre con il nuovo Codice. Tale modifica appare altresì opportuna in quanto coerente con il nuovo impianto del procedimento sanzionatorio di cui al Titolo III.

Il nuovo codice interviene sul quadro normativo vigente, razionalizzando, a livello di fonte primaria, la disciplina dell'esercizio delle funzioni di polizia stradale, con particolare riferimento all'esame di qualificazione dei soggetti diversi dagli organi di polizia stradale "ordinari". Da un lato, prevede che gli organi di cui ai commi 1, 2 e 4 esercitino le proprie funzioni in conformità agli ordinamenti e ai regolamenti interni delle rispettive amministrazioni, recependo quanto già previsto dall'articolo 22, comma 3, dell'attuale regolamento di esecuzione. Dall'altro lato, con riferimento ai soggetti di cui al comma 3, viene introdotto espressamente l'obbligo del previo superamento di un esame di qualificazione, la cui disciplina è demandata a un provvedimento del Ministero dell'interno, **di concerto** con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La disposizione realizza, così, una più chiara sistematizzazione della materia, distinguendo tra organi che operano sulla base degli ordinamenti interni e soggetti per i quali è richiesto un titolo abilitativo, ed elevando a fonte primaria il requisito dell'esame di qualificazione, attualmente disciplinato a livello regolamentare.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Infine, l'articolo riformula e coordina la disciplina vigente relativa alle modalità di identificazione dei soggetti che esercitano funzioni di polizia stradale quando operano senza uniforme. In particolare, la nuova norma unifica e coordina nella fonte primaria gli obblighi di identificazione, sostituisce il generico riferimento al "segnale distintivo" con quello alla tessera di riconoscimento e introduce il rinvio a un modello standardizzato.

L'**articolo 28** introduce una **disciplina organica e sistematica della figura degli ausiliari di polizia stradale**, segnando un netto superamento dell'assetto vigente, caratterizzato da una regolazione frammentata e distribuita tra diverse disposizioni del codice della strada e del regolamento di esecuzione. La norma si pone, pertanto, come intervento di riordino complessivo, finalizzato a ricondurre a unità l'insieme delle funzioni ausiliarie, ampliandone al contempo l'ambito applicativo e chiarendone i presupposti, i limiti e il regime giuridico.

In tale prospettiva, una prima rilevante innovazione è rappresentata dalla sistematizzazione delle attività che possono essere svolte da personale abilitato diverso dagli organi di polizia stradale. Mentre nel quadro vigente le funzioni di scorta tecnica ai trasporti eccezionali e quelle connesse alle competizioni sportive risultano disciplinate separatamente e senza un esplicito coordinamento, la nuova disposizione le accorpa in una previsione unitaria, estendendole espressamente anche ai servizi di regolazione del traffico nell'ambito di attività sportive e agonistiche. Tale scelta consente di superare la frammentazione normativa e di delineare con maggiore chiarezza il perimetro delle attività ausiliarie.

Accanto a tale operazione di riordino, l'articolo introduce un significativo ampliamento delle funzioni attribuibili agli ausiliari, in coerenza con i poteri di delega illustrati in premessa.

In particolare, viene per la prima volta prevista una disciplina espressa della possibilità di affidare **attività di regolazione del traffico**, senza poteri di accertamento delle violazioni, a ulteriori categorie di soggetti, quali: a) al personale dei cantieri per una maggiore sicurezza della circolazione durante le fasi di allestimento o rimozione e a tutela della propria incolumità; b) ai determinati soggetti che prestano la propria opera in occasione di fiere o mercati allo scopo di consentire agli organi di polizia stradale a competenza generale di concentrare il proprio servizio ai compiti istituzionali di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica; c) a determinati soggetti, in coerenza con le recenti proposte normative in tal senso, per regolarizzare la posizione di soggetti che già operano in regime di convenzione con i Comuni nello svolgimento della delicata funzione di tutela della sicurezza degli studenti e degli scolari sulla strada. Si tratta di un'estensione che risponde all'esigenza di rendere più flessibile ed efficiente la gestione delle condizioni di traffico, consentendo agli organi di polizia stradale di concentrare le proprie risorse sulle attività di maggiore rilievo per la sicurezza.

Particolarmente innovativa risulta, inoltre, la previsione che consente di **affidare al personale ausiliario abilitato la rilevazione degli incidenti**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

stradali, **dai quali derivano esclusivamente danni a cose o infrastrutture**, che si verificano sulle strade diverse dalle autostrade e dalle strade extra urbane principali. Nel quadro normativo vigente, infatti, tale attività è di fatto riservata agli organi di polizia stradale e non trova una disciplina espressa con riferimento a soggetti diversi.

La nuova disposizione introduce, pertanto, un significativo ampliamento dell'ambito funzionale degli ausiliari, attribuendo loro anche i compiti di rilevazione dei sinistri di minore gravità, nonché le connesse attività di regolazione del traffico. Tale innovazione si inserisce in un più ampio disegno di razionalizzazione del sistema, volto a ottimizzare l'impiego delle risorse pubbliche, sia umane sia strumentali, e a consentire agli organi di polizia stradale di concentrarsi sulle attività di maggiore rilievo sotto il profilo della sicurezza.

In tale prospettiva, la disposizione appare altresì orientata a conseguire un effetto di contenimento della spesa pubblica, derivante dal venir meno dell'impiego sistematico di personale e mezzi per la rilevazione di incidenti con soli danni a cose, che presentano una rilevanza essenzialmente privatistica, prevedendo che i relativi oneri ricadano sui soggetti direttamente coinvolti che richiedano l'intervento.

Di rilievo centrale è, inoltre, la disciplina dell'**abilitazione**, che per la prima volta viene configurata in modo organico e unitario all'interno di una disposizione di rango primario. La norma distingue chiaramente tra le abilitazioni rilasciate dal Ministero dell'interno e quelle rilasciate dall'autorità comunale, introduce requisiti soggettivi uniformi, ne stabilisce la durata e la validità su scala nazionale, e disciplina espressamente i presupposti e le modalità di sospensione e revoca.

In tale contesto, la nuova formulazione si ispira alla disciplina già prevista per l'abilitazione ai servizi di scorta tecnica, quali quelli relativi alle competizioni ciclistiche e ai trasporti eccezionali, richiamandone l'impostazione anche per le ulteriori funzioni attribuite agli ausiliari. Ne deriva un modello di abilitazione differenziato in ragione delle diverse tipologie di attività, che, per le funzioni di cui ai commi 1, 2 e 4, assicura un livello uniforme di qualificazione e controllo sull'intero territorio nazionale, attraverso l'accentramento in capo al Ministero dell'interno del relativo potere di rilascio.

Invece, con riferimento alle attività di accertamento in materia di sosta, la competenza è attribuita all'autorità comunale, in coerenza con la dimensione locale delle relative funzioni e con l'esigenza di evitare la duplicazione dei percorsi formativi in caso di mobilità del personale tra diversi enti, garantendo al contempo una gestione più efficiente e flessibile delle risorse a livello territoriale.

A completamento del sistema di abilitazione, il nuovo codice introduce all'articolo in esame una disciplina espressa in materia di sospensione e revoca delle abilitazioni, prevedendo che tali misure siano adottate dall'autorità che ha rilasciato l'abilitazione, mediante provvedimento motivato,

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

nei casi di perdita dei requisiti ovvero di gravi abusi nell'esercizio delle funzioni.

La norma in parola introduce altresì la previsione di un provvedimento, adottato dal Ministero dell'interno d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, destinato a definire in modo unitario i requisiti personali, i contenuti e le modalità della formazione, nonché le condizioni per il rilascio e il rinnovo delle abilitazioni e delle autorizzazioni alle imprese.

Ulteriore aspetto innovativo riguarda la previsione di estendere all'insieme delle attività ausiliarie la disciplina già prevista, in via settoriale, per i servizi di scorta tecnica relativi alle competizioni ciclistiche e ai trasporti eccezionali, introducendo il rinvio a un **disciplinare tecnico** volto a definire in modo unitario gli aspetti operativi dell'attività degli ausiliari, superando la frammentazione del quadro vigente, rimandando la disciplina di dettaglio ad uno strumento tecnico e affidando alla norma primaria la definizione dei principi generali.

Un altro profilo di innovazione è rappresentato dalla qualificazione espressa dello ***status* giuridico** degli ausiliari. La disposizione distingue, infatti, tra i soggetti ai quali, in relazione alle attività di accertamento delle violazioni e di rilevazione degli incidenti, è attribuita la qualifica di pubblico ufficiale e i restanti soggetti, qualificati come incaricati di pubblico servizio.

In questa prospettiva, si integra e sistematizza la disciplina già contenuta nell'articolo 12-bis dell'attuale codice, esplicitando i principi ordinamentali che, nel quadro vigente, risultano solo parzialmente formalizzati, anche al fine di ricondurre a unità il regime giuridico degli ausiliari. Resta fermo, in ogni caso, che i soggetti diversi dagli organi di polizia stradale e dagli ausiliari continuano a rivestire la qualifica di incaricati di pubblico servizio.

La norma disciplina, altresì, in modo puntuale il raccordo procedimentale tra l'attività degli ausiliari e quella degli organi di polizia stradale, prevedendo l'obbligo di trasmissione degli atti relativi al rilevamento degli incidenti a questi ultimi, cui resta attribuita la competenza per l'accertamento delle eventuali violazioni. La disposizione introduce, inoltre, un espresso riferimento all'utilizzo di strumenti digitali e tecnologici nell'attività di rilevazione e documentazione, in linea con gli obiettivi di semplificazione e digitalizzazione del procedimento amministrativo.

In tale prospettiva, la nuova formulazione si pone l'obiettivo di estendere al settore del rilevamento dei sinistri la procedura già prevista per la trattazione degli atti formati dagli ausiliari in materia di sosta, superando l'attuale limitazione e assicurando una maggiore uniformità e integrazione delle modalità operative.

L'**articolo 29** del nuovo Codice, oltre a riordinare in modo sistematico i poteri strumentali degli organi di polizia stradale, introduce anche significativi profili innovativi. In tale prospettiva, assumono rilievo, in primo luogo, le disposizioni che tipizzano gli atti di controllo, prevedendo non solo la possibilità di richiedere l'esibizione dei documenti di circolazione e di guida, nonché delle autorizzazioni o concessioni rilasciate ai sensi del Titolo VII, ma

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot. 2026/0017250/TN

introducendo espressamente anche la richiesta di esibizione del segnale mobile di pericolo e degli ulteriori equipaggiamenti che devono essere presenti a bordo del veicolo per l'utilizzo nei casi previsti.

Un ulteriore profilo di novità è costituito dalla previsione che consente agli organi di polizia stradale, nel rispetto della riservatezza personale e dei limiti e condizioni indicati nel Titolo III, di effettuare riprese fotografiche, video o registrazioni audio allo scopo di accertare violazioni. La disposizione non si limita a richiamare in modo generico l'attività di accertamento, ma definisce espressamente gli strumenti utilizzabili, collegandone l'impiego a un sistema di garanzie e limiti previsti dal codice e rendendo così più chiari il fondamento e l'ambito operativo di tali modalità di documentazione.

Sul versante dei controlli su strada, la norma introduce una previsione che consente agli organi di polizia stradale, per motivi di polizia giudiziaria o di pubblica sicurezza, nonché per finalità di sicurezza stradale, di disporre il graduale rallentamento dei veicoli e di effettuare posti di controllo sulla carreggiata. Tale disposizione è volta a regolamentare i controlli realizzati mediante veicoli in sosta in luoghi in cui la sosta non sarebbe normalmente consentita.

Inoltre, la disposizione riformula il contenuto dell'articolo 402 dell'attuale Regolamento di esecuzione del codice della strada, chiarendo che l'accesso all'Archivio Nazionale dei Veicoli e all'Anagrafe Nazionale degli abilitati alla guida, nonché alle ulteriori banche dati pubbliche, avviene a titolo gratuito per tutti gli organi di polizia stradale, limitatamente all'esercizio delle funzioni istituzionali e nell'ambito del servizio effettivamente svolto. Ne consegue che tale accesso gratuito non è più riservato al solo Ministero dell'interno, ma si estende anche alle altre amministrazioni che, invece, secondo la normativa vigente, sono attualmente tenute al pagamento di un corrispettivo. In tale prospettiva, la previsione si inserisce nel processo di digitalizzazione dei documenti di circolazione e di guida e nella correlata semplificazione delle modalità di verifica e di applicazione delle sanzioni amministrative accessorie, mediante annotazione negli archivi interessati.

Particolarmente rilevante, sotto il profilo innovativo, è la disciplina della rimozione del veicolo al di fuori dei casi in cui trovi applicazione la sanzione amministrativa accessoria, ora tipizzata. In tale ambito, la disposizione prevede espressamente che gli organi di polizia stradale possano procedere alla rimozione del veicolo anche in presenza di sopravvenute e inderogabili esigenze di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, stabilendo, in tali ipotesi, l'assenza di oneri a carico del proprietario o di altro obbligato in solido.

Infine, con riferimento ai controlli sull'efficienza dei veicoli in circolazione e dei rispettivi dispositivi, l'articolo introduce la possibilità di disporre accertamenti tecnici quando vi sia fondato motivo di ritenere che il veicolo abbia subito modifiche essenziali per la sicurezza ovvero presenti gravi vizi o avarie, prevedendo anche la facoltà di scortare il veicolo o farlo trainare presso la più vicina officina autorizzata alle revisioni, con imputazione delle

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

spese al conducente e agli altri obbligati in solido. Tale introduzione costituisce esplicitazione ed attuazione degli atti di accertamento di cui alla legge n. 689/1981.

L'articolo 30 procede a una ricomposizione unitaria delle funzioni operative in materia di regolazione del traffico, di scorta e di tutela della strada.

In particolare, vengono esplicitati i poteri di intimazione dell'alt e di regolazione dei flussi di traffico, già previsti dagli articoli 43 e 192 del codice attuale, nonché le modalità di segnalazione manuale disciplinate dal regolamento, rendendo più chiaro il quadro delle attività esercitabili. Sotto il profilo soggettivo, assume rilievo innovativo **l'estensione espressa dei poteri di segnalazione,** oggi previsti solo per gli organi di polizia stradale, **anche agli ausiliari**, nei limiti delle funzioni loro attribuite, prevedendo in capo a questi ultimi l'esercizio delle attività di regolazione del traffico e di scorta tecnica.

L'**articolo 31** introduce una disciplina espressa delle funzioni connesse al rilievo degli incidenti stradali, esplicitando i contenuti delle attività di accertamento di cui alla legge n. 689/1981. In particolare, sono tipizzate le operazioni che gli organi di polizia stradale e gli ausiliari possono svolgere, quali l'acquisizione di informazioni e documenti, le ispezioni, i rilievi e ogni altra attività tecnica necessaria alla ricostruzione dei fatti. La norma disciplina, inoltre, il potere di disporre la rimozione dei veicoli coinvolti, subordinandolo all'esigenza di assicurare il tempestivo svolgimento dei rilievi e ponendo i relativi oneri a carico degli interessati, salvo l'urgenza degli accertamenti.

L'**articolo 32** riprende, nella sua prima parte, il contenuto dell'attuale articolo 186, sostituendo la locuzione «bevande alcoliche» con «sostanze alcoliche», al fine di estendere l'accertamento anche alla presenza di sostanze non assunte sotto forma di bevanda, che risultano attualmente in fase di diffusione.

Inoltre, la disposizione introduce una disciplina più puntuale delle **modalità di accertamento della concentrazione alcolemica** - superando il vigente requisito della mera "concordanza" delle due misurazioni - in coerenza con gli orientamenti della giurisprudenza di legittimità prevalente e con le direttive fornite dagli organi competenti.

In particolare, vengono tipizzate **le condizioni operative** e i criteri da applicare nei diversi casi, prevedendo espressamente che, in presenza di risultati differenti, si assuma il valore più favorevole all'interessato, nonché disciplinando le ipotesi in cui non sia possibile effettuare una seconda determinazione o in cui il dispositivo segnali un volume insufficiente.

Nel complesso, la norma chiarisce e rende più certa la procedura di accertamento, definendo in modo esplicito i criteri di valutazione delle misure acquisite.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

In particolare, la norma stabilisce che, nei casi in cui non sia possibile effettuare una seconda misurazione o si registrino anomalie nella rilevazione, lo stato di ebbrezza possa essere desunto sulla base di elementi sintomatici, purché adeguatamente documentati dagli organi accertatori, ancorando così la valutazione a criteri oggettivi riferiti allo stato del soggetto e alla condotta di guida.

Inoltre, viene introdotto, in conformità con gli indirizzi giurisprudenziali sull'argomento, l'obbligo di conformare l'impiego dell'etilometro alle condizioni ambientali e di esercizio indicate dal costruttore, rafforzando il collegamento tra validità dell'accertamento e corretto utilizzo dello strumento.

Infine, assume rilievo innovativo l'espressa previsione della possibilità di estendere contestualmente gli accertamenti di cui alle lettere c) e d) del comma 1 (di natura sanitaria, basati su campioni ematici o su analisi diagnostiche già effettuate), anche alla verifica dell'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, con conseguente ampliamento dell'ambito delle verifiche effettuabili in occasione dei controlli.

L'articolo 33 introduce la disciplina delle attività di **segnalazione dei pericoli**, procedimentalizzando gli interventi da effettuare in presenza di situazioni di rischio, al fine di incrementare la sicurezza degli operatori. In particolare, la norma prevede l'obbligo di segnalazione tempestiva in capo agli organi di polizia stradale e, nei casi previsti, agli ausiliari, e rimanda a un provvedimento del Ministero dell'interno, **di concerto** con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la definizione delle modalità operative e dei dispositivi da utilizzare.

È inoltre previsto che al di fuori dei casi relativi a cantieri, opere o depositi, le attività di segnalazione possono essere svolte anche da **personale non abilitato ai servizi di polizia stradale**, purché operante alle dipendenze e sotto la direzione degli enti proprietari o gestori della strada, secondo le modalità previste dal comma 2, salvo che non sia diversamente stabilito da specifici protocolli operativi adottati dagli enti proprietari o gestori della strada.

CAPO V – Deroghe

Il **Capo V** disciplina le deroghe.

Nell'ambito dell'**articolo 34** si evidenzia che una serie di disposizioni – tra cui quelle relative alle caratteristiche delle targhe di riconoscimento dei veicoli, al rilascio delle autorizzazioni speciali per la circolazione dei veicoli eccedenti i limiti di massa e dimensioni, al trasporto di materie radioattive e fissili, all'assimilazione dei veicoli delle categorie M2 e M3 al trasporto pubblico, alla reimmatricolazione dei veicoli alienati, nonché alla formazione, all'accertamento dei requisiti di guida del personale in servizio e al rilascio dei certificati per insegnanti di teoria e istruttori di scuola guida – sono configurate come disciplina comune a tutti i soggetti indicati al comma 1. Tale impostazione supera il sistema vigente, che riferisce tali disposizioni

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

principalmente alle Forze armate, estendendole solo in via derivata agli altri soggetti.

Ulteriore elemento innovativo è rappresentato dall'ampliamento della platea dei destinatari, che ricomprende espressamente anche le associazioni aderenti alle Reti Associative Nazionali ANPAS ODV e la Confederazione Nazionale delle Misericordie d'Italia, iscritte nel Registro unico nazionale del Terzo settore ai sensi dell'articolo 41, comma 2, del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, operanti nei settori del soccorso sanitario e della protezione civile. A tali soggetti è riconosciuta una posizione equiparata a quella degli altri soggetti indicati al comma 1, ai fini dell'applicazione della disciplina derogatoria.

Inoltre, la disposizione chiarisce – sulla scorta di quanto avveniva nella prassi, in ragione delle direttive adottate dal Ministero dell'interno - la **separazione tra il regime delle violazioni commesse nell'espletamento di servizi istituzionali e quello relativo alla circolazione ordinaria**. In particolare, stabilisce che le violazioni commesse alla guida di veicoli nell'esecuzione di servizi istituzionali non producano effetti sulla patente civile del conducente, demandando alle amministrazioni di appartenenza la disciplina delle conseguenze sui titoli abilitativi rilasciati in ambito di servizio. Tale previsione, assente nella normativa attuale, contribuisce a rendere più coerente il sistema, valorizzando la specificità funzionale dell'attività istituzionale.

L'articolo 35 procede ad una riformulazione e sistematizzazione della disciplina di cui all'articolo 177 del d. lgs. n. 285/1992, con l'obiettivo di adeguarla alle esigenze operative maturate nella prassi applicativa e di ampliare e chiarire l'ambito soggettivo e oggettivo di applicazione. In particolare, rispetto alla disciplina dell'attuale codice della strada, la disposizione dello schema del nuovo codice persegue una razionalizzazione dell'ambito soggettivo, attraverso una elencazione più organica e strutturata delle amministrazioni, degli enti e dei soggetti operanti nei servizi di polizia, soccorso sanitario, protezione civile e antincendio, ricondotti ad una cornice normativa unitaria. La nuova formulazione consente di superare la precedente articolazione disomogenea, inserendo riferimenti ai veicoli adibiti a trasporto plasma e organi, di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 9 settembre 2008, ai motoveicoli adibiti al trasporto organi e plasma, di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile 15 luglio 2022, ai veicoli adibiti a soccorso zoofilo, di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 9 ottobre 2012, n. 217, e infine, ai veicoli della protezione civile, di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 ottobre 2009.

Elemento di effettiva novità è rappresentato dalla introduzione nella norma primaria della disciplina relativa ai veicoli al servizio di alte personalità istituzionali, nazionali ed europee, nonché dei soggetti sottoposti a speciali misure di protezione, attraverso il recepimento e la sistematizzazione, all'interno del codice, della disciplina già prevista dall'articolo 5bis del decretolegge 6 marzo 2002, n. 83, convertito con modificazioni dalla legge 2

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

luglio 2002, n. 133.
Tale intervento consente di ricondurre ad unità normativa una fattispecie precedentemente disciplinata al di fuori del codice, rafforzandone la base legislativa e assicurando maggiore coerenza e completezza al sistema.

Resta, infine, invariato il presupposto funzionale per l'utilizzo dei dispositivi di emergenza, che continua ad essere limitato all'espletamento di servizi urgenti di istituto, in linea di continuità con la disciplina vigente.

Elemento di novità è rappresentato dall'introduzione di una specifica disposizione in materia di utilizzo dei dispositivi di segnalazione visiva, prevedendo, in deroga alla disciplina generale, la possibilità per i conducenti dei veicoli individuati al comma 1, lettere a), b) e c), di utilizzare i dispositivi supplementari a luce blu anche in modalità non lampeggiante durante la circolazione.

La previsione, assente nella disciplina attuale, è finalizzata a regolamentare una prassi operativa già diffusa, consistente nel mantenere attiva la barra luminosa in modalità fissa (c.d. "modalità di crociera"), al fine di garantire una maggiore visibilità dei veicoli istituzionali durante la circolazione ordinaria.

Al contempo, la disposizione persegue un obiettivo di razionalizzazione dell'uso dei dispositivi di emergenza, consentendo di distinguere in modo più chiaro tra l'impiego del dispositivo lampeggiante, riservato alle situazioni di emergenza e l'utilizzo della luce blu in modalità fissa, ammesso per esigenze di segnalazione e visibilità.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

TITOLO II

PREMESSA

Il Titolo II è diretto a riordinare, razionalizzare e aggiornare l'insieme delle norme di comportamento che presidiano l'uso della strada, la circolazione dei veicoli, i doveri degli utenti, il possesso dei titoli abilitativi, l'autotrasporto e le attività strettamente connesse alla sicurezza della circolazione.

La scelta ordinatrice che caratterizza il nuovo impianto consiste nel concentrare in un unico Titolo, ricostruito secondo una logica funzionale e non meramente settoriale, tutte le regole di condotta che l'utente della strada, il proprietario del veicolo, il conducente professionale, l'operatore economico e gli altri soggetti interessati sono tenuti ad osservare durante la circolazione o ai fini della legittima messa in circolazione dei veicoli.

Si tratta di una scelta innovativa rispetto al codice vigente, nel quale la materia delle norme di comportamento risulta distribuita, in modo non sempre lineare, tra il Titolo II in materia di costruzione e tutela delle strade, il Titolo III in materia di veicoli, il Titolo IV in materia di guida e documenti di abilitazione e il Titolo V concernente la condotta di guida in senso stretto. La nuova articolazione intende dunque superare la frammentazione della disciplina vigente, restituendo al Titolo II una funzione di sintesi dell'intero complesso delle regole di comportamento rilevanti ai fini della sicurezza stradale.

L'intervento non si esaurisce in una mera trasposizione o ricollocazione delle disposizioni vigenti. Esso persegue, in coerenza con la delega legislativa, ulteriori finalità di semplificazione, chiarificazione e aggiornamento del quadro normativo. In tale prospettiva, il testo:

- rende più espliciti i principi generali di prudenza e di controllo della marcia;
- rafforza la tutela degli utenti vulnerabili, mediante un Capo autonomo e sistematicamente ordinato;
- aggiorna le norme di comportamento alla diffusione della micromobilità, alla digitalizzazione dei documenti e delle comunicazioni, ai veicoli a guida automatizzata e alle nuove forme di controllo e gestione amministrativa;
- coordina la disciplina nazionale con la normativa unionale, in particolare in materia di omologazione, vigilanza del mercato, trasporto di merci pericolose, tachigrafi, tempi di guida e di riposo e assicurazione obbligatoria;
- rende maggiormente intellegibile il rapporto tra regola di condotta, presupposto tecnico di legittima circolazione e regime autorizzatorio.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Il Titolo II si compone di undici Capi, costruiti secondo una progressione logica che accompagna l'utente dalla disciplina dell'uso della strada alle regole generali di circolazione, dalla tutela dell'utenza vulnerabile alle prescrizioni individuali di sicurezza, dal comportamento in caso di sinistro o avaria alle regole relative all'uso dei veicoli, ai documenti, ai titoli abilitativi, all'autotrasporto, alle attività inerenti alla produzione e al controllo dei veicoli e, infine, alla circolazione dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali.

PRINCIPI ISPIRATORI DELL'INTERVENTO NORMATIVO

Lo schema del Titolo II si fonda su alcuni principi ispiratori di carattere generale.

Anzitutto, il principio del riordino sistematico. Il testo ricostruisce l'insieme delle regole di comportamento in una sede normativa unitaria, superando l'attuale dispersione delle disposizioni in più Titoli del codice vigente. Tale opzione favorisce una lettura più immediata e coerente del sistema, facilita l'individuazione della regola applicabile e migliora la qualità complessiva della normazione.

In secondo luogo, il principio della centralità della sicurezza stradale. Ogni disposizione è letta e riorganizzata alla luce della sua incidenza sulla prevenzione del sinistro, sulla riduzione del rischio e sulla protezione della vita e dell'incolumità delle persone. In questa prospettiva, anche norme tradizionalmente collocate in ambiti tecnici o documentali vengono considerate, nel nuovo impianto, come regole di comportamento funzionali alla sicurezza della circolazione.

Viene poi in rilievo il principio della tutela rafforzata degli utenti vulnerabili. Lo schema attribuisce rilievo autonomo e sistematico a pedoni, ciclisti, conducenti di monopattini elettrici, persone con disabilità, donne in stato di gravidanza e soggetti che accompagnano bambini molto piccoli, dando evidenza normativa ad un'esigenza di protezione che, nel codice vigente, pur già presente, non risultava adeguatamente organizzata in modo unitario.

Altro criterio ispiratore è la chiarezza precettiva. Numerose disposizioni sono riformulate in termini più analitici, con una tipizzazione più puntuale delle condotte dovute o vietate, anche al fine di ridurre margini di incertezza applicativa emersi nella prassi amministrativa e nei controlli di polizia stradale.

Rilevante è, inoltre, il principio di adeguamento tecnologico e digitale. Il testo tiene conto della progressiva digitalizzazione dei documenti, delle modalità di notifica e degli archivi, valorizza il domicilio digitale dei titolari di veicoli e di patente, considera la circolazione dei veicoli automatizzati e codifica in via sistematica nuove forme di mobilità e di controllo tecnico del veicolo.

Infine, il Titolo II si ispira al principio del coordinamento con la normativa unionale e settoriale. In più punti il testo adotta rinvii dinamici o comunque

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

coordinati con la disciplina europea, in modo da mantenere il codice aggiornabile e coerente con un contesto regolatorio in costante evoluzione.

DIFFERENZE DI IMPIANTO RISPETTO AL CODICE VIGENTE

La differenza più significativa rispetto al codice vigente è di ordine strutturale. Nel sistema vigente, le norme che oggi confluiscono nel nuovo Titolo II sono distribuite prevalentemente tra:

- il Titolo II, per la tutela della strada, le occupazioni, gli accessi, la pubblicità e gli obblighi dei proprietari confinanti;

- il Titolo III, per i requisiti tecnici e amministrativi del veicolo, la sua identificazione, la revisione, l'uso e la circolazione di specifiche categorie di veicoli;

- il Titolo IV, per la disciplina della guida, dei requisiti soggettivi, della patente e degli altri titoli abilitativi;

- il Titolo V, per la condotta di marcia e le regole di comportamento in senso tradizionale.

Lo schema compie una diversa scelta di politica normativa, riportando nel Titolo II tutte le prescrizioni che incidono direttamente sul comportamento dovuto durante la circolazione o sulla legittima messa in circolazione del veicolo. Ne consegue che il Titolo II assume la funzione di nucleo precettivo centrale del nuovo codice: le sanzioni dei precetti ivi indicate trovano collocazione nella tabella allegata al Titolo III dedicato al procedimento sanzionatorio.

In tale ottica, le differenze con il sistema vigente non si esauriscono nel mutamento di collocazione delle norme, ma investono anche il loro significato sistematico. Disposizioni che oggi appaiono prevalentemente tecniche o amministrative vengono rilette come regole di comportamento immediatamente funzionali alla sicurezza. Ciò vale, ad esempio, per i requisiti amministrativi di circolazione, per gli obblighi documentali, per i veicoli esteri, per il rispetto delle campagne di richiamo, per la circolazione con titoli abilitativi esteri o con limitazioni codificate sulla patente.

Una seconda differenza di fondo riguarda la tecnica redazionale. Lo schema presenta una disciplina tendenzialmente più analitica e dettagliata rispetto al codice vigente. Molte norme esplicitano ipotesi e casi applicativi che, nel testo vigente, erano desumibili per interpretazione sistematica, da fonti secondarie o dalla prassi. Il vantaggio perseguito è quello di accrescere la prevedibilità della regola e la certezza dell'azione amministrativa e di controllo.

Una terza differenza attiene all'evidenza accordata ad alcuni assi ordinatori nuovi o comunque oggi non sufficientemente visibili nel codice vigente: la tutela degli utenti vulnerabili, la micromobilità, la digitalizzazione, la sicurezza della filiera produttiva del veicolo, le campagne di richiamo, la

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

mobilità automatizzata e la disciplina delle nuove tecnologie di controllo e sicurezza.

CAPO I – Delle regole generali di uso e manutenzione delle strade

Il Capo I raccoglie disposizioni che, nel codice vigente, appartengono soprattutto al Titolo II, Capo I, e che riguardano l'uso corretto della strada, i rapporti con la proprietà stradale, le occupazioni, gli accessi, la pubblicità e gli obblighi dei frontisti. La principale innovazione consiste nel fatto che tali norme vengono ora ricondotte nel Titolo delle norme di comportamento, con una lettura più chiaramente funzionale alla sicurezza della circolazione e non soltanto alla tutela materiale della sede stradale.

Articolo 37 – *Uso della strada ed atti vietati*

L'articolo elenca in modo analitico le condotte vietate su tutte le strade e sulle loro pertinenze: danneggiamento della piattaforma stradale, alterazione della sede, scarico di residui o liquidi, danneggiamento o spostamento della segnaletica, spargimento di fango o detriti, giochi sulla carreggiata, esercizio abusivo dell'attività di parcheggiatore, accensione di fuochi o produzione di fumi che limitino la visibilità, campeggio fuori dalle aree consentite, getto di materiali o rifiuti dai veicoli e altre condotte idonee a mettere in pericolo la circolazione. La disposizione contiene poi un secondo blocco di divieti specifici per autostrade e strade extraurbane principali, tra cui il traino di veicoli non rimorchi, la richiesta o concessione di passaggi, attività commerciali non autorizzate, soccorso stradale abusivo, competizioni non consentite e ogni attività che possa mettere in pericolo la circolazione. Rispetto al codice vigente, la norma riprende il nucleo dell'attuale articolo 15, ma lo amplia e lo coordina con divieti oggi sparsi anche in altre disposizioni, specie per autostrade ed extraurbane principali, e con la normativa ambientale sui rifiuti. L'effetto è quello di trasformare un catalogo di divieti già esistente in una disciplina più ampia, ordinata e immediatamente leggibile.

Articolo 38 – *Fasce di rispetto fuori dai centri abitati*

L'articolo disciplina i divieti che gravano sui proprietari dei fondi confinanti fuori dai centri abitati, vietando, entro le distanze previste, scavi, canali, fossi, costruzioni, ricostruzioni, ampliamenti, piantagioni e recinzioni in prossimità della strada. La norma disciplina anche le aree di visibilità in corrispondenza delle intersezioni e le limitazioni negli svincoli e nelle curve. Rispetto alla disciplina vigente, il contenuto è riconducibile soprattutto agli articoli 16 e 17 del codice, ma viene riformulato con maggiore linearità e con un rinvio ordinato alle disposizioni tecniche del futuro Titolo VII. Il raffronto evidenzia, quindi, una sostanziale continuità di contenuto, accompagnata però da un miglioramento della struttura e della chiarezza del precetto.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Articolo 39 – *Fasce di rispetto nei centri abitati*

La disposizione regola le fasce di rispetto nei centri abitati per nuove costruzioni, ricostruzioni e ampliamenti, imponendo il rispetto delle distanze dal confine stradale e vietando, nelle intersezioni a livelli sfalsati, manufatti che possano compromettere la funzionalità dell'intersezione. La norma disciplina inoltre recinzioni e piantagioni, subordinandole al rispetto dei piani urbanistici e del traffico e all'esigenza di non ridurre il campo visivo. Nel codice vigente la materia è contenuta soprattutto nell'articolo 18, ma nello schema essa viene resa più esplicita nei suoi profili funzionali alla sicurezza della circolazione e coordinata con la pianificazione del traffico. La differenza principale sta dunque nella migliore connessione tra disciplina edilizia e tutela della visibilità e della sicurezza stradale.

Articolo 40 – *Distanze da determinate costruzioni*

L'articolo impone il rispetto delle distanze dalle strade **per chi costruisce o realizza interventi di ristrutturazione o manutenzione** su tiri a segno, opifici, depositi di esplosivi, gas o liquidi infiammabili, cave coltivate con esplosivo e stabilimenti che possano incidere sulla sicurezza, sulla salute pubblica o sulla regolarità della circolazione. Se non vi sono disposizioni di legge speciali, la distanza è determinata dal prefetto previo parere tecnico degli enti proprietari della strada e dei vigili del fuoco. La disposizione è sostanzialmente corrispondente all'attuale articolo 18 del codice vigente nella sua ratio di protezione, ma assume una formulazione più diretta e coerente con il nuovo impianto del Titolo II. Rispetto al vigente, lo schema accentua il profilo comportamentale del dovere di rispettare le distanze.

Articolo 41 – *Occupazione del suolo stradale*

La norma vieta l'occupazione della sede stradale sulle autostrade, sulle strade extraurbane principali e secondarie e sulle strade urbane di scorrimento, salvo le ipotesi consentite, e vieta sulle altre strade ogni occupazione non autorizzata. Regola inoltre lavori, opere, depositi e cantieri, imponendo preventiva autorizzazione o concessione e l'adozione di tutte le misure necessarie per la sicurezza e la fluidità della circolazione, inclusa la visibilità del personale addetto. Nel codice vigente la materia è oggi distribuita soprattutto negli articoli 20 e 21. Lo schema, rispetto al quadro attuale, accorpa in un'unica disposizione l'occupazione, i lavori e i cantieri, rendendo più chiari gli obblighi documentali e quelli di sicurezza e collegando espressamente l'autorizzazione con i provvedimenti di regolazione della circolazione.

Articolo 42 – *Accessi, diramazioni, pertinenze e attraversamenti della sede stradale*

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

L’articolo elenca tutte le attività che richiedono preventiva autorizzazione o concessione: nuovi accessi, diramazioni, passi carrabili, trasformazioni di accessi esistenti, attraversamenti della sede stradale con corsi d’acqua, linee, condutture e impianti, uso della sede stradale per tali attività, variazione di uso di opere o impianti, installazione di pertinenze e collocazione di cassonetti per rifiuti. Nel codice vigente il contenuto della norma è oggi ricavabile da una pluralità di articoli, soprattutto 22 e seguenti. La differenza più evidente è che lo schema concentra in una sola sede tutti gli obblighi autorizzatori connessi all’interferenza del privato con la sede stradale, con vantaggio di chiarezza e semplificazione.

Articolo 43 – *Pubblicità*

La disposizione vieta la collocazione di mezzi pubblicitari che possano confondersi con la segnaletica, abbagliare, distrarre o ostacolare le persone con disabilità; vieta inoltre particolari forme di pubblicità in autostrada e lungo itinerari internazionali e vieta messaggi sessisti, violenti o discriminatori. Essa disciplina anche la pubblicità fonica, le auto pubblicitarie, la pubblicità sui veicoli e il dovere del soggetto pubblicizzato di verificare la conformità dell’impianto. Nel codice vigente la materia è contenuta nell’articolo 23. Lo schema ne conserva il nucleo essenziale, ma ne amplia il contenuto con particolare attenzione alla tutela dell’utenza vulnerabile e alla qualità del messaggio pubblicitario, introducendo un espresso presidio contro messaggi discriminatori che nel testo vigente non è formulato con pari chiarezza.

Articolo 44 – *Obblighi dei proprietari confinanti e condotta delle acque*

L’articolo riunisce gli obblighi dei proprietari confinanti in materia di siepi, rami, alberi caduti, fabbricati, muri, ripe, opere di sostegno, canali, irrigazione e manufatti sui canali artificiali. In sostanza, esso impone ai frontisti di evitare che vegetazione, acqua, frane, cedimenti o opere mal mantenute arrechino danno alla strada o pericolo alla circolazione. Nel codice vigente questi profili sono oggi distribuiti tra gli articoli 29, 30, 31, 32 e 33. Lo schema li ricompone in una disciplina unitaria, rafforzando il carattere di prevenzione del rischio e chiarendo che tali obblighi non riguardano soltanto la proprietà confinante, ma direttamente la sicurezza stradale.

Articolo 45 – *Obblighi connessi alla segnaletica*

La norma stabilisce che la segnaletica collocata da privati proprietari di strade aperte all’uso pubblico, da esercenti attività autorizzate o da soggetti autorizzati a collocare segnaletica di indicazione deve essere conforme alle disposizioni del Titolo VII. Rispetto al codice vigente, la disposizione non introduce un vero precetto nuovo, ma rende espresso e sistematicamente

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

visibile un obbligo già ricavabile dalla disciplina generale della segnaletica. La funzione dell'articolo è soprattutto chiarificatrice e di coordinamento.

Articolo 46 – *Sosta o occupazione della sede stradale con veicoli che si considerano abbandonati*

L'articolo definisce i casi in cui un veicolo si considera in stato di abbandono o è equiparato a tale condizione: veicoli privi di revisione e assicurazione rimasti nello stesso luogo per lungo tempo, veicoli sottoposti a blocco o sequestro e non reclamati, veicoli intestati a persone decedute non regolarizzati, veicoli lasciati stabilmente in sosta vietata o nei parcheggi a pagamento senza corrispondere le somme dovute. La norma regola poi il verbale di rinvenimento, il conferimento a centri di raccolta, la rottamazione e, nei casi previsti, la possibilità di acquisizione o di vendita o assegnazione per finalità sociali. Il codice vigente non contiene una disciplina altrettanto organica nel corpo del codice e rinvia soprattutto alla normativa ambientale e a fonti secondarie. La differenza è quindi notevole: lo schema costruisce una vera disciplina codicistica completa dell'abbandono del veicolo, utile per rendere più rapida ed efficace la gestione amministrativa del fenomeno.

CAPO II – Norme di circolazione per tutti gli utenti

Il Capo II corrisponde, nella sua funzione di base, al vigente Titolo V del codice della strada, ma se ne distacca per maggiore sistematicità, per la più analitica scomposizione delle fattispecie e per il coordinamento con nuove figure di utenti e nuove modalità di circolazione. Le corrispondenze principali si ritrovano negli articoli 140 e seguenti del codice vigente.

Articolo 47 – *Obbligo di prudenza nel controllo del veicolo*

L'articolo stabilisce che i conducenti devono mantenere il costante controllo del veicolo, adattando la conduzione alle condizioni del traffico, della visibilità o di altra natura idonee ad incidere sulla capacità di arresto innanzi agli ostacoli prevedibili o di esecuzione delle manovre necessarie ai fini della prevenzione dei sinistri e delle ulteriori cause di alterazione della circolazione, rinviando alle norme del Titolo II la disciplina dei singoli comportamenti. Nel codice vigente il riferimento principale è l'articolo 140, ma il principio di prudenza ivi espresso viene ora rafforzato e collegato espressamente ai principi generali del nuovo codice, attribuendogli una funzione più chiaramente ordinatrice dell'intero sistema.

Articolo 48 – *Dei divieti di circolazione*

La disposizione raccoglie in una sola norma i divieti di circolazione derivanti da provvedimenti di prefetto, sindaco, autorità ambientali, enti proprietari, e relativi ai trasporti pubblici, alle ZTL, alle aree pedonali, alle

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

zone scolastiche, alle zone e alle piste ciclabili, nonché le limitazioni su piccole isole e sulle autostrade e strade extraurbane principali per talune categorie di veicoli. Essa disciplina anche l'obbligo di pagamento del pedaggio e le relative esenzioni. Nel codice vigente la materia è oggi distribuita soprattutto tra gli articoli 6, 7 e 175. Lo schema, rispetto al testo vigente, ha il pregio di ricondurre a unità ipotesi sparse e di rendere evidente che i diversi divieti di circolazione rispondono tutti alla medesima logica di protezione della sicurezza, della salute, dell'ambiente o della funzionalità della strada.

Articolo 49 – ***Dei comportamenti in presenza dei segnali stradali e di provvedimenti urgenti del Sindaco o del Prefetto***

L'articolo disciplina i comportamenti dovuti in presenza della segnaletica stradale, delle lanterne semaforiche, delle segnalazioni manuali degli agenti del traffico e dei provvedimenti urgenti di prefetto o sindaco. Sono chiariti il divieto di proseguire col rosso, il comportamento col giallo, l'uso delle corsie con semaforo a "X" rossa, l'obbligo di prudenza in caso di semaforo spento o anomalo e la gerarchia tra agenti, semafori, segnaletica verticale e orizzontale. Nel vigente codice il riferimento principale è l'articolo 146, con collegamenti agli articoli 6, 7, 43 e relative norme del regolamento di esecuzione. Lo schema amplia e rende più ordinata la disposizione, inserendo in un'unica sede sia il comportamento in presenza di segnali sia quello dovuto in attuazione di provvedimenti contingibili e urgenti.

Articolo 50 – ***Regolazione della velocità e limiti di velocità***

La norma stabilisce il dovere generale di regolare la velocità in modo da mantenere il controllo del veicolo e potersi arrestare in sicurezza; precisa i casi in cui la velocità deve essere moderata o particolarmente ridotta; vieta di gareggiare in velocità sulla strada; vieta la marcia a velocità troppo ridotta quando costituisca intralcio; fissa limiti generali e limiti speciali per categorie di veicoli; consente limiti diversi se imposti con segnaletica. Nel vigente codice il confronto è con gli articoli 141 e 142. Lo schema non cambia la struttura di fondo della disciplina, ma la rende più ampia e dettagliata, soprattutto nella parte dei doveri di adeguamento concreto della velocità e nella separazione logica tra principio generale, divieti specifici e limiti numerici. La novità rilevante in tema di violazione dei limiti di velocità è contenuta nella tabella allegata al titolo III contenente le sanzioni: rispetto alle sanzioni vigenti, la cui entità è rapportata in maniera fissa alle 4 categorie di superamento dei limiti (entro 10 km/h, oltre10 km/h fino a 40 km/h, oltre 40 km/h fino a 60 km/h, oltre 60 km/h), l'entità delle sanzioni è ora riferita a ciascun limite con importi crescenti e proporzionali in base al limite concreto (ad es. il superamento di 20 km/h del limite di 50 km/h sarà punito meno gravemente rispetto al medesimo superamento del limite di 90 km/h o di 130 km/h).

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Articolo 51 – *Posizione dei veicoli sulla carreggiata e impiego delle corsie*

L'articolo disciplina la marcia a destra, l'uso delle carreggiate separate e delle corsie, la marcia contromano, la circolazione per file parallele, la condotta nelle rotatorie, l'uso della corsia di emergenza, il comportamento in presenza di code e la creazione dello spazio per i mezzi di soccorso, nonché il corretto incolonnamento prima delle intersezioni. Rispetto al vigente articolo 143, la disposizione è molto più analitica: essa codifica espressamente il comportamento in rotatoria, il doppio senso ciclabile, la disciplina dei motocicli e dei ciclomotori in coda, l'obbligo di creare un corridoio centrale per i mezzi di emergenza, analogamente a quanto avviene negli altri Paesi dell'Unione europea, e la fermata dei veicoli a due ruote alle intersezioni semaforizzate. Lo schema traduce quindi in regola positiva una serie di criteri applicativi che nel testo vigente erano solo parzialmente esplicitati. La novità più importante dell'articolo riguarda la generalizzazione della marcia per corsie parallele per i veicoli diversi da quelli senza motore, dalle biciclette, dai monopattini elettrici, dai cicli a propulsione e dai ciclomotori sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali ad almeno tre corsie per ogni senso di marcia, oltre che negli altri casi già previsti dalla normativa vigente. In tali casi, il passaggio da una corsia all'altra è consentito, previa la necessaria segnalazione, soltanto quando si debba effettuare una manovra di sorpasso, raggiungere la prima corsia di destra per svoltare a destra, o l'ultima corsia di sinistra per svoltare a sinistra, ovvero per effettuare una riduzione di velocità o una volontaria sospensione della marcia al margine della carreggiata, quando ciò non sia vietato.

Articolo 52 – *Precedenza alle intersezioni, ai passaggi a livello o negli altri casi di conflitto tra flussi di veicoli*

La disposizione disciplina i casi di precedenza a destra, le svolte a sinistra, le immissioni da fermo, la retromarcia, l'inversione di marcia, gli sbocchi da luoghi non soggetti a pubblico passaggio, i passaggi a livello, le rotatorie, gli attraversamenti ciclabili e pedonali e i casi di code che impediscano di liberare l'intersezione. Nel codice vigente i riferimenti sono soprattutto gli articoli 145 e 147. Lo schema offre un quadro più completo e lineare, perché unifica in un'unica disposizione tutte le situazioni di conflitto tra flussi, comprese quelle oggi regolate in più norme o desumibili per via interpretativa.

Articolo 53 – *Uso dei dispositivi di segnalazione visiva, di illuminazione e di segnalazione acustica*

L'articolo regola i casi in cui devono essere usate luci di posizione, anabbaglianti, luci di marcia diurna, luci posteriori per nebbia, proiettori di profondità, dispositivi di emergenza e dispositivi acustici. La norma specifica l'obbligo di segnalazione luminosa di pericolo in caso di improvvisi

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

rallentamenti, code, ingombri, macchine sgombraneve in azione, *safety car* o segnalazioni di pericolo da parte di addetti o altri utenti. Nel vigente codice il riferimento principale è l'articolo 152. Lo schema lo amplia e lo integra con nuove ipotesi operative, in parte emerse dall'evoluzione della gestione del traffico e della sicurezza dei cantieri. In particolare, viene introdotto l'obbligo per i conducenti delle biciclette di tenere sempre accesi i dispositivi di illuminazione posteriori e, di notte, anche quelli anteriori.

Articolo 54 – *Manovre durante la circolazione*

La disposizione disciplina l'obbligo di accertarsi di poter effettuare la manovra senza pericolo, l'obbligo di segnalarla con anticipo, il divieto di brusche frenate o rallentamenti, le manovre di svolta, la retromarcia, l'inversione del senso di marcia e le ipotesi di deroga per veicoli di servizio, di polizia o soccorso. Il corrispondente vigente è soprattutto l'art. 154. Rispetto al testo attuale, lo schema specifica meglio le regole di condotta per le svolte, per le zone di attestamento ciclabile e per le eccezioni ammesse in relazione a esigenze di servizio.

Articolo 55 – *Sorpasso*

L'articolo stabilisce le condizioni preventive del sorpasso, le modalità di esecuzione, i casi di sorpasso a destra, il sorpasso dei tram, i divieti presso curve, dossi, intersezioni, passaggi a livello e attraversamenti pedonali e il comportamento dell'utente sorpassato. Di particolare rilievo è la previsione della distanza laterale di sicurezza di almeno 1,5 metri nel sorpasso di biciclette, monopattini elettrici e cicli a propulsione, ove possibile. Nel codice vigente la corrispondenza è con l'articolo 148. Lo schema, rispetto al vigente, rende più visibile e stabile la tutela dell'utenza leggera nel sorpasso e coordina meglio la materia con la marcia per file parallele e con la presenza di attraversamenti. La novità di rilievo, finalizzata, a diminuire l'incidentalità specifica che negli ultimi anni ha assunto una certa rilevanza, è costituita dall'introduzione del divieto di sorpasso per i veicoli di massa superiore a 3,5 t nelle aree di cantiere presenti in autostrada e sulle strade extraurbane principali.

Articolo 56 – *Distanza di sicurezza*

La disposizione impone una distanza di sicurezza tale da evitare collisioni e garantire l'arresto tempestivo, calibrata su velocità, riflessi, traffico, strada, condizioni atmosferiche, efficienza del veicolo e carico. Essa disciplina inoltre le distanze speciali per i veicoli soggetti a divieto di sorpasso, per i veicoli dietro le macchine sgombraneve e per i veicoli pesanti nei cantieri. Nel vigente codice la corrispondenza è con l'art. 149. Lo schema non muta la regola di fondo ma ne rende più ricca la motivazione tecnica e più puntuale la disciplina di alcune ipotesi particolari. In coerenza con la norma relativa al sorpasso, qui si introduce l'obbligo per i veicoli di massa superiore a 3,5 t di

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot. 2026/0001725/1N

tenere una distanza predeterminata dal veicolo che precede nelle aree di cantiere presenti in autostrada e sulle strade extraurbane principali.

Articolo 57 – *Fermata e sosta*

L'articolo disciplina la posizione del veicolo in fermata e sosta nei centri abitati e fuori dai centri abitati, le cautele nell'apertura delle porte e nella discesa dal veicolo, gli obblighi del conducente che lascia il veicolo in sosta, il pagamento delle tariffe, l'obbligo di spegnere il motore, i divieti di fermata, i divieti di sosta, la disciplina speciale per autostrade ed extraurbane principali e il regime della sosta tariffata. La norma include anche ipotesi oggi molto rilevanti nella prassi, come gli stalli per veicoli elettrici e la ricarica, gli spazi riservati alle persone con disabilità, il permesso rosa, i residenti, la raccolta dei rifiuti, gli obiettivi sensibili e la sosta dei motoveicoli e dei monopattini. A questi ultimi viene consentita la sosta negli stalli per biciclette. Sono state, altresì, introdotte, su specifica richiesta di ANCI, specifiche ipotesi relative agli stalli di sosta riservati ai veicoli adibiti al servizio taxi in servizio, agli stalli di sosta riservati ai veicoli adibiti ai servizi di mobilità condivisa, cosiddetta "*sharing mobility*", agli stalli di sosta riservati ai motocicli e ai ciclomotori e agli stalli di sosta riservati ai velocipedi. Nel codice vigente le corrispondenze sono gli articoli 157 e 158. Lo schema compie qui una forte opera di analiticità, rendendo espressi molti casi che nel vigente codice erano affidati a combinazioni interpretative tra norma primaria, segnaletica e ordinanze locali.

Articolo 58 – *Sistemazione del carico sui veicoli*

La disposizione stabilisce che il carico deve essere sistemato e fissato in modo da non cadere, non compromettere la visibilità e la stabilità, non occultare luci o targhe e non superare i limiti di sporgenza anteriore, posteriore e laterale previsti. Regola inoltre le condizioni per l'installazione di accessori mobili e il trasporto carichi che strisciano sul terreno. Il vigente art. 164 contiene già la disciplina fondamentale della sistemazione del carico. Lo schema la mantiene, ma la aggiorna alla classificazione internazionale dei veicoli, chiarisce i casi di deroghe per determinate strutture e rende più ordinato il rapporto con i limiti di sagoma. Viene legiferata l'installazione a sbalzo sul gancio di traino dei veicoli M1 ed M2 di portasci e portabiciclette, disciplina oggi contenuta esclusivamente in un decreto che continuerà a stabilire le caratteristiche tecniche dei dispositivi.

Articolo 59 – *Modalità di conduzione e di trasporto di persone, animali e oggetti su veicoli*

L'articolo impone che il conducente abbia piena libertà di movimento, detta regole specifiche per motocicli, ciclomotori e cicli a propulsione, disciplina il trasporto di bambini su biciclette, il trasporto di persone su biciclette a più ruote, il divieto di trasporto di altre persone sui monopattini

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

elettrici e il trasporto di animali in condizioni compatibili con la sicurezza della guida. I riferimenti nel codice vigente sono soprattutto gli artt. 169 e 170, oltre a parte della disciplina dei velocipedi. Lo schema unifica in un'unica disposizione profili oggi distribuiti in più articoli, includendo anche nuove forme di mobilità personale.

Articolo 60 – *Circolazione degli animali, degli armenti e delle greggi e dei veicoli a trazione animale*

La norma stabilisce il numero minimo dei conducenti per animali da tiro, da soma o da sella, detta regole per la conduzione di animali isolati o in piccoli gruppi, impone segnalazioni luminose o visive fuori dai centri abitati e di notte, disciplina le greggi e i guardiani e detta condizioni per i veicoli a trazione animale e per il numero di animali che possono trainarli. Il riferimento nel codice vigente è l'art. 184. Lo schema conserva la ratio della norma attuale ma la presenta in forma più ordinata e dettagliata, mettendo meglio in risalto il rapporto tra presenza di animali sulla strada e tutela della regolarità della circolazione.

CAPO III – Norme a tutela degli utenti vulnerabili

Il Capo III costituisce una delle principali innovazioni sistematiche dello schema di decreto. Nel codice vigente, infatti, pedoni, ciclisti, persone con disabilità e altri utenti vulnerabili sono protetti da norme importanti ma non raccolte in un autonomo segmento organico. Lo schema li riunisce in un Capo autonomo, segnando una differenza di impostazione molto evidente rispetto al codice attuale.

Articolo 61 – *Comportamento dei ciclisti e dei conducenti dei veicoli in loro presenza*

L'articolo disciplina la circolazione dei ciclisti sulle piste e sulle corsie ciclabili, le manovre nelle carreggiate promiscue, l'attraversamento sulle strisce o sugli attraversamenti ciclabili, la marcia in fila, la disciplina dei ciclisti sportivi, il traino di rimorchi e il comportamento degli altri conducenti in presenza di biciclette. Nel vigente codice il riferimento principale è l'art. 182. Rispetto al testo vigente, lo schema amplia sensibilmente il dettaglio dei comportamenti, integra la disciplina con le corsie ciclabili e con le rotatorie, rafforza i doveri di attenzione dei conducenti dei veicoli a motore e introduce la categoria dei cosiddetti ciclisti sportivi cui è ammessa la deroga di talune disposizioni. In particolare, a questi ultimi viene consentito di marciare affiancati, al massimo in 2 file, formando piccoli gruppi di non più di 8 biciclette.

Articolo 62 – *Circolazione dei monopattini elettrici*

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

La disposizione introduce nel codice le disposizioni oggi contenute nell'art. 1, commi 75 e ss. della legge n. 160/2019, compiendo un forte passo verso la stabilizzazione codicistica della micromobilità elettrica.

Articolo 63 – *Circolazione dei dispositivi di micromobilità*

L'articolo stabilisce che i dispositivi di micromobilità individuale diversi dai monopattini possono circolare soltanto nei luoghi individuati dai comuni e se rispondono alle caratteristiche tecniche fissate da apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Si tratta di una norma innovativa, priva di un diretto corrispondente nel codice vigente, pensata per dare una base legale flessibile alla disciplina di dispositivi nuovi e potenzialmente mutevoli nel tempo. La differenza rispetto al sistema vigente è quindi pienamente innovativa.

Articolo 64 – *Comportamento dei pedoni e dei conducenti dei veicoli in loro presenza*

L'articolo stabilisce dove i pedoni devono circolare, come devono attraversare la carreggiata, quando possono farlo fuori dagli attraversamenti, e quando usare dispositivi retroriflettenti per aumentare la visibilità. Regola poi i doveri dei conducenti, imponendo attenzione verso i pedoni, obbligo di fermarsi in prossimità degli attraversamenti o quando si accinge ad attraversare una persona invalida, cieca, sordo-cieca o comunque riconoscibile come vulnerabile. Nel vigente codice la materia è contenuta negli artt. 190 e 191. Lo schema conserva la protezione forte del pedone, ma rende più dettagliati sia i suoi comportamenti dovuti sia i doveri di arresto e prudenza dei conducenti.

Articolo 65 – *Tutela delle persone con disabilità*

L'articolo disciplina il contrassegno, le agevolazioni di circolazione e sosta, il diritto di accesso a ZTL, aree pedonali, corsie preferenziali e parcheggi tariffati, nonché la circolazione dei dispositivi di supporto per la mobilità delle persone con disabilità.

La norma prevede che il contrassegno è rilasciato ai soggetti che siano in possesso di almeno uno dei seguenti requisiti:

- capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta, condizione di disabilità psichica o intellettiva o compromissione agli arti superiori che preclude un'autonoma e completa mobilità, accertata dall'ufficio medico-legale dell'Azienda Sanitaria Locale di appartenenza o dall'Unità di valutazione di base di cui all'articolo 4 della legge 5 febbraio 1992, n. 104;

- cecità totale o parziale o condizione di ipovisione grave di cui agli articoli 2, 3 e 4 della legge 3 aprile 2001, n. 138.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Viene stabilito che il contrassegno ha una validità ordinaria di dieci anni, fermo restando comunque che la validità è subordinata alla permanenza dei citati requisiti.

L'articolo prevede anche la possibilità di registrazione alla Piattaforma Unica Nazionale Informatica dei Contrassegni Unici e chiarisce i doveri del conducente che beneficia delle agevolazioni. Nel codice vigente il riferimento è l'articolo 188. Rispetto al testo vigente, lo schema rende la disciplina più completa, aggiornata alla digitalizzazione e più chiara nelle condizioni di legittimo utilizzo delle agevolazioni.

Con specifico riferimento alle condizioni di legittimo utilizzo delle agevolazioni, viene chiarito che, in caso di utilizzo del veicolo da parte di un conducente diverso dal titolare del contrassegno, le agevolazioni sono riconosciute esclusivamente quando la circolazione è effettuata nell'immediato ed effettivo servizio della persona con disabilità. Tale condizione ricorre anche quando il titolare del contrassegno non si trova a bordo del veicolo, purché sia nelle immediate vicinanze in quanto appena trasportato ovvero in attesa di essere trasportato verso un luogo di proprio interesse.

L'articolo demanda, infine, ad apposite linee guida adottate dal Ministero della salute, d'intesa con i Ministeri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti e con l'Autorità politica in materia di disabilità, la definizione dei criteri di riconoscimento del requisito medico legale necessario al rilascio del contrassegno. Ciò al fine di garantire una disciplina uniforme sull'intero territorio nazionale.

Articolo 66 – *Tutela delle donne in stato di gravidanza e delle persone che accompagnano bambini di meno di due anni*

La norma disciplina il cosiddetto permesso rosa, consentendo l'uso gratuito di spazi riservati per la sosta e la fruizione di particolari agevolazioni. Essa chiarisce le condizioni di esposizione del contrassegno e l'obbligo di dimostrare che la circolazione o la sosta avvengono effettivamente al servizio della persona che ne ha titolo. Nel vigente codice i riferimenti sono soprattutto nell'articolo 7 e nelle norme attuative. La differenza principale consiste nella collocazione di questa disciplina nel Titolo delle norme di comportamento, rendendo più visibile e diretta la tutela di tali categorie di utenti.

CAPO IV – Regole individuali di comportamento per la tutela dell'incolumità del singolo e della collettività

Il Capo IV accorpa disposizioni che nel codice vigente risultano collocate in punti diversi del Titolo V e in alcuni casi nel Titolo I, ma che hanno in comune la finalità di proteggere il conducente, il passeggero e la collettività.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Articolo 67 – *Competizioni sportive su strada*

L'articolo distingue tra competizioni podistiche o ciclistiche, soggette a comunicazione, e competizioni con veicoli a motore, animali o veicoli a trazione animale, soggette ad autorizzazione. Impone inoltre il rispetto delle prescrizioni da parte degli organizzatori, dei partecipanti e degli altri utenti della strada durante la sospensione temporanea della circolazione. Nel vigente codice la norma di riferimento è l'art. 9. Lo schema ne mantiene la struttura di fondo, eliminando il requisito dell'autorizzazione, provvedimento divenuto incoerente con le recenti modifiche secondo cui le competizioni su strada sono sempre consentite e non più vietate. L'autorizzazione rimane per le competizioni motoristiche, in considerazione della maggiore pericolosità per la sicurezza della circolazione stradale.

Articolo 68 – *Norme per la protezione dei conducenti di biciclette, cicli a propulsione, ciclomotori e motocicli*

La disposizione introduce l'obbligo del casco ai conducenti e ai trasportati dei cicli a propulsione, confermandolo per gli stessi soggetti che viaggiano a bordo di ciclomotori e motoveicoli. Prevede obblighi di alta visibilità per biciclette e cicli a propulsione fuori dai centri abitati di notte o in condizioni di scarsa visibilità e introduce l'obbligo di protezioni per la guida di motoveicoli in autostrada o su strade extraurbane principali. Nel vigente codice la norma di riferimento è l'art. 171, che riguarda soprattutto il casco per motoveicoli e ciclomotori. Lo schema amplia il raggio della protezione e apre a una disciplina più ricca dei dispositivi di sicurezza individuale, pur lasciando alcuni profili a successive scelte politiche o tecniche.

Articolo 69 – *Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta e sicurezza per bambini*

L'articolo stabilisce l'obbligo di usare le cinture di sicurezza per conducenti e passeggeri dei veicoli muniti di tali dispositivi, disciplina i sistemi di ritenuta per bambini, il divieto di collocare alcuni seggiolini in presenza di airbag frontale attivo, il dispositivo antiabbandono, gli obblighi sugli autobus e le varie ipotesi di esenzione. Nel vigente codice il riferimento è l'art. 172. Lo schema non modifica radicalmente la disciplina, ma la riordina e la rende più leggibile, specialmente nelle parti concernenti i minori, i veicoli collettivi e i soggetti responsabili della vigilanza.

Articolo 70 – *Distrazione e uso di dispositivi di comunicazione*

La norma vieta ogni attività che possa distrarre dalla guida e specifica il divieto di usare o guardare smartphone, tablet, notebook o dispositivi analoghi, usare dispositivi che comportino l'allontanamento delle mani dal volante, usare cuffie sonore e alterare i sistemi di infotainment per riprodurre contenuti video. La norma ammette solo l'uso di dispositivi vivavoce o

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

auricolari che non compromettano l'udito. Il vigente art. 173 vieta essenzialmente l'uso di radiotelefoni e dispositivi analoghi. Lo schema amplia notevolmente l'ambito dei comportamenti vietati, costruendo una vera disciplina generale della distrazione digitale.

Articolo 71 – *Uso di alcol durante la guida*

L'articolo distingue il divieto assoluto di guidare dopo aver assunto bevande alcoliche per alcune categorie di conducenti – giovani, neopatentati, conducenti professionali, autisti di veicoli pesanti o di autobus, conducenti di veicoli di polizia o soccorso – dalla guida in stato di ebbrezza in senso proprio, definita con riferimento al tasso alcolemico o ai sintomi inequivocabili di alterazione. Nel codice vigente la materia è oggi distribuita tra gli artt. 186 e 186-bis. Lo schema la rende più chiara sul piano del comportamento vietato, separando il divieto assoluto da quello fondato sulla soglia alcolemica. Si chiarisce, inoltre, che, qualora non sia possibile procedere all'accertamento della concentrazione alcolemica, lo stato di ebbrezza può essere desunto dalla presenza di sintomi univoci e inequivocabili di alterazione psicofisica riconducibili all'assunzione di bevande alcoliche. L'articolo è riferito alle sole fattispecie integranti illeciti amministrativi in quanto le condotte di rilievo penale sono disciplinate nel Titolo IV.

Articolo 72 – *Assicurazione obbligatoria a tutela degli utenti della strada*

La disposizione vieta la circolazione dei veicoli senza copertura assicurativa obbligatoria di responsabilità civile, impone al proprietario di verificare che il veicolo non venga messo in circolazione senza assicurazione e coordina il precetto con il codice delle assicurazioni private, imponendo espressamente l'obbligo anche per i veicoli iscritti al registro dei veicoli esteri – REVE. Nel vigente codice la disciplina è contenuta nell'art. 193, rispetto alla quale, tuttavia, la corrispondente sanzione amministrativa è aumentata da 866 euro a 1000 euro. Rispetto al sistema attuale, lo schema accentua il profilo del dovere comportamentale gravante sul proprietario con un maggiore coordinamento con le specifiche disposizioni contenute nel codice delle assicurazioni private. Per quanto riguarda, invece, la specifica ipotesi di riduzione prevista dal comma 3, la scelta operata nel nuovo codice è quello di prevedere a fattor comune, per tutte le violazioni, e non solo per l'assicurazione, la riduzione di un quinto qualora la violazione sia connessa ad un adempimento relativo a veicolo o conducente e tale adempimento è soddisfatto entro il termine di trenta giorni.

CAPO V – Regole di condotta in caso di sinistro o avaria del veicolo e di comportamento verso ufficiali e agenti

Il Capo V riunisce gli obblighi che sorgono in caso di avaria, ingombro della carreggiata, sinistro e controllo da parte degli agenti, materia oggi

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot. 2026/0008725/TN

distribuita soprattutto tra gli artt. 161, 162, 177, 189 e 192 del codice vigente. La differenza di fondo consiste nel fatto che lo schema costruisce una vera sequenza logica delle condotte dovute in situazioni di emergenza o di controllo.

Articolo 73 – *Comportamento in caso di ingombro della carreggiata per avaria, perdita di carico e traino di fortuna dei veicoli in avaria*

L'articolo impone di liberare il transito in caso di avaria o caduta del carico, di segnalare il pericolo, di informare l'ente proprietario o l'organo di polizia, di adottare misure per rendere sicura la circolazione e di usare il segnale mobile di pericolo o mezzi equivalenti. Regola inoltre il giubbotto retroriflettente, il comportamento dei passeggeri in autostrada e il traino di fortuna. Nel vigente codice le regole sono distribuite negli artt. 161 e 162. Lo schema le accorpa e le sviluppa, con un maggior dettaglio sulle misure da adottare e sulle condotte dei passeggeri, soprattutto sulle strade a più elevata velocità.

Articolo 74 – *Comportamento in caso di sinistro*

La norma impone l'obbligo di fermarsi, prestare assistenza, fornire generalità e dati assicurativi e, se possibile, rimuovere i veicoli nei sinistri con soli danni a cose per evitare intralcio alla circolazione. Essa disciplina anche l'obbligo di non alterare lo stato dei luoghi nei sinistri con lesioni o morte e di assicurare soccorso agli animali coinvolti. Nel vigente codice il riferimento è l'art. 189, ma le condotte integranti illeciti penali ivi previsti sono disciplinate nel Titolo IV. Lo schema mantiene la struttura essenziale della norma vigente ma la rende più ordinata e introduce un'espressa valorizzazione delle riprese video e fotografiche come fonte di prova nei procedimenti civili e risarcitori.

Articolo 75 – *Comportamento nei confronti degli agenti del traffico e degli organi di polizia stradale*

L'articolo impone agli utenti di adeguarsi alle segnalazioni di pericolo, agli avvisi di traffico, agli ordini degli agenti, ai posti di blocco e agli inviti a fermarsi, vietando manovre volte ad eludere i controlli. Regola inoltre l'obbligo di esibire i documenti, di agevolare l'ispezione del veicolo, di rispettare gli ordini in caso di emergenza o calamità e di lasciare libero il passo ai veicoli di soccorso. Nel vigente codice la corrispondenza è con gli artt. 177 e 192, con collegamenti alla disciplina dei veicoli di emergenza. Lo schema rende più dettagliato il contenuto degli obblighi e li coordina con nuove figure operative, come la safety car e la gestione anche a distanza di alcune situazioni di emergenza.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

CAPO VI – Regole di circolazione relative all'uso dei veicoli

Il Capo VI rappresenta uno dei maggiori elementi di novità sistematica dello schema, perché trasferisce nel Titolo II una serie di materie oggi collocate principalmente nel Titolo III del codice vigente. La logica è quella di considerare requisiti tecnici, identificativi, amministrativi e d'uso del veicolo non solo come profili tecnici, ma come veri presupposti comportamentali della legittima circolazione.

Articolo 76 – *Requisiti tecnici per la circolazione di veicoli*

La disposizione stabilisce che i veicoli devono possedere le caratteristiche costruttive e funzionali previste dal Titolo VI, essere equipaggiati con i dispositivi prescritti, essere omologati o approvati quando richiesto e mantenuti in perfetta efficienza. Vieta inoltre la circolazione dei veicoli con difetti che determinano grave pericolo per la sicurezza e dei veicoli con alterazione del sistema SCR. Nel codice vigente il quadro di riferimento è costituito soprattutto dagli artt. 71, 72, 78, 79 e 80. Lo schema concentra tali profili in un'unica regola di comportamento, sottolineando che la sicurezza tecnica del veicolo è immediata condizione della sicurezza della circolazione.

La disposizione disciplina, altresì, il caso delle modifiche costruttive apportate ai quadricicli leggeri che incidano su caratteristiche essenziali ai fini della sicurezza del veicolo. In tali ipotesi, considerata la particolare rilevanza dei profili di sicurezza coinvolti e la necessità di prevenire la circolazione di veicoli non conformi alle condizioni di omologazione, sono previste l'applicazione delle sanzioni accessorie della immobilizzazione del veicolo e del divieto di marcia di cui all'articolo 131, comma 1, lettere a) e c).

Nella medesima norma confluiscono, infine, le disposizioni, che nel codice vigente sono contenute nell'art. 9, relative alle deroghe per i veicoli che partecipano alle competizioni motoristiche su strada.

Articolo 77 – *Dati identificativi per la circolazione dei veicoli*

L'articolo disciplina targhe, contrassegni, targhette del costruttore, numeri di telaio e targa ripetitrice per carrelli appendice, imponendo la leggibilità e il corretto posizionamento dei dati identificativi. La norma estende espressamente la disciplina anche ai cicli a propulsione, quale nuova categoria di veicolo che il codice vigente non disciplina, e ai relativi contrassegni. Nel codice vigente la materia è principalmente riconducibile essenzialmente all'art. 100. Lo schema conserva il nucleo della disciplina ma lo rende più organico e lo collega espressamente alla circolazione di nuove categorie di veicoli leggeri.

Articolo 78 – *Requisiti amministrativi per la circolazione di veicoli*

La disposizione prescrive immatricolazione, certificato di circolazione o certificato di idoneità tecnica a seconda del veicolo, regola il trasferimento di

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot. 2026/0001725/TN

proprietà, l'aggiornamento dei documenti in caso di locazione, usufrutto, disponibilità del veicolo, cambi di residenza o sede e altre variazioni amministrative. Il vigente codice disciplina tali profili soprattutto negli artt. 93, 94, 97 e 110. Lo schema opera una ricostruzione unitaria e precisa che decorso il termine per gli aggiornamenti documentali è vietato circolare: si accentua così la valenza precettiva di obblighi oggi collocati in ambito prevalentemente amministrativo.

Articolo 79 – *Revisioni periodiche dei veicoli ed azioni di richiamo*

L'articolo stabilisce che i veicoli soggetti a revisione possono circolare solo se sottoposti regolarmente ai controlli periodici; vieta la circolazione dei veicoli giudicati non idonei e di quelli la cui revisione è attestata falsamente; vieta inoltre, decorso un certo termine, la circolazione dei veicoli inseriti nell'elenco telematico delle campagne di richiamo non ancora eseguite. Nel codice vigente la materia è essenzialmente nell'art. 80. Lo schema conserva la logica della revisione, ma la integra con il nuovo tema del richiamo del veicolo, rendendo il mancato adeguamento una vera preclusione alla circolazione.

Articolo 80 – *Circolazione di prova, temporanea e minivoltura*

La norma disciplina la circolazione di prova con targa prova e autorizzazione, i soggetti legittimati a bordo, il posizionamento della targa, la circolazione con foglio di via e targa provvisoria e la possibilità di utilizzare tali strumenti anche per veicoli non ancora immatricolati o destinati all'esportazione. Nel vigente codice la materia è oggi regolata soprattutto negli artt. 98 e 99. Lo schema mantiene l'impianto della disciplina, ma lo rende più dettagliato e adatto a risolvere questioni pratiche che negli anni hanno dato luogo a incertezze.

Articolo 81 – *Circolazione di veicoli immatricolati all'estero e nella disponibilità degli agenti diplomatici e consolari e di personale di Stati esteri e di organizzazioni internazionali*

L'articolo disciplina la circolazione sul territorio nazionale dei veicoli esteri imponendone la nazionalizzazione quando il proprietario abbia residenza in Italia, ovvero la tenuta di determinati documenti o l'iscrizione in apposito registro, il REVE, quando siano nella disponibilità di persone residenti in Italia. Nel medesimo articolo confluiscono le disposizioni relative al regime delle targhe estere e alla disciplina speciale dei veicoli diplomatici e consolari. Nel codice vigente i riferimenti principali sono agli artt. 93-bis, 132 e 133. Lo schema ricostruisce in modo unitario una materia oggi complessa e stratificata, rendendo più netti i confini tra disponibilità temporanea, registrazione e immatricolazione, e rafforzando così la certezza applicativa.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Articolo 82 – *Obblighi conseguenti alla cessazione e alla cancellazione dei veicoli dai pubblici registri*

L'articolo stabilisce che la cessazione dalla circolazione deve avvenire secondo le disposizioni del Titolo VI e vieta la circolazione sul territorio nazionale dei veicoli già reimmatricolati all'estero ma non cancellati dai registri italiani. Nel codice vigente la materia è riconducibile soprattutto all'art. 103. Lo schema conserva la finalità di regolarità dei registri, ma rende più evidente il riflesso comportamentale del mancato allineamento tra status amministrativo del veicolo e sua effettiva circolazione.

Articolo 83 – *Rispetto dei limiti di dimensione e massa*

La disposizione vieta la circolazione con veicoli che superino i limiti di sagoma o di massa, precisa il rapporto tra massa complessiva del veicolo e massa indicata nei documenti di circolazione e disciplina le tolleranze per veicoli a metano, GPL, elettrici e ibridi e i criteri di calcolo per i complessi veicolari. Nel codice vigente la materia è diffusa tra gli artt. 61, 62 e 167. Lo schema la ricondensa in un'unica disposizione comportamentale, con maggiore chiarezza soprattutto per i veicoli a nuova motorizzazione e per i complessi veicolari.

Articolo 84 – *Traino di rimorchi e traino di veicoli in avaria*

L'articolo regola il traino dei rimorchi, la compatibilità tecnica del complesso veicolare, il divieto di trainare veicoli che non siano rimorchi salvo i casi di emergenza o avaria, le modalità del traino d'emergenza, le segnalazioni necessarie e il divieto del traino in autostrada o su strade extraurbane principali. Nel vigente codice il quadro è distribuito tra norme sui complessi veicolari e disposizioni sul traino. Lo schema rende questa materia più organica, chiarendo in un solo luogo regole oggi frammentate.

Articolo 85 – *Uso dei veicoli*

La disposizione stabilisce che i veicoli devono essere utilizzati rispettando destinazione e prescrizioni indicate nei documenti di circolazione, vieta gli usi diversi non consentiti, disciplina i carri allegorici e vieta il trasporto di persone sugli autoveicoli destinati al trasporto di cose al di fuori dei casi ammessi. Nel vigente codice la corrispondenza principale è con l'art. 82. Lo schema mantiene il contenuto di fondo, ma lo inserisce nel Titolo delle norme di comportamento, rendendo più chiara la natura precettiva dell'obbligo.

Articolo 86 – *Domicilio digitale relativo ai veicoli immatricolati in Italia o iscritti al Registro dei Veicoli Esteri (REVE)*

Nell'ottica di favorire la digitalizzazione, la norma prevede che al proprietario di un veicolo immatricolato in Italia o a chiunque, in sua vece, ne ha la

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

disponibilità - in occasione della richiesta di rilascio dei documenti di circolazione o della targa, ovvero dell'aggiornamento degli stessi, della revisione o di ogni altra operazione riguardante il veicolo e i relativi documenti - il competente Ufficio deve fornire informazioni in merito alla facoltà di eleggere un valido domicilio digitale. In caso di elezione di un domicilio digitale ai sensi del primo periodo tutti gli avvisi e le notificazioni riguardanti il veicolo sono comunicati al predetto domicilio.

Articolo 87 – *Circolazione dei veicoli a guida automatizzata*

La norma costituisce un'innovazione vera e propria, che consente di ricondurre la guida automatizzata entro il quadro unitario del codice della strada, nel rispetto della normativa europea.

L'articolo, recependo in parte i principi del decreto sulle *smart road*, stabilisce che i veicoli completamente automatizzati di cui all'articolo 202 possono circolare esclusivamente negli ambiti d'impiego consentiti dalle disposizioni adottate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto della normativa europea. La disposizione consente, inoltre, alle condizioni previste dal medesimo articolo 202, la circolazione dei veicoli omologati e dei mezzi di trasporto innovativi, non omologati e non omologabili, allestiti con tecnologie di guida automatica o connessa.

Al di fuori degli ambiti della sperimentazione, la disposizione introduce una disciplina transitoria delle modalità di supervisione del veicolo: fino alla data di efficacia del decreto di cui all'articolo 290, comma 10, è richiesta la presenza a bordo di un controllore, in possesso dei requisiti individuati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tenuto a intervenire prontamente assumendo la guida nelle situazioni di emergenza; successivamente, la funzione di controllo può essere esercitata anche da remoto, da parte di un soggetto in possesso dei requisiti individuati con decreto ministeriale.

Il controllore è responsabile della circolazione del veicolo anche quando questa si svolge in modalità completamente automatizzata ed è equiparato al conducente ai fini dell'applicazione delle disposizioni del codice.

CAPO VII – Regolarità della documentazione, dei veicoli e contraffazione

Il Capo VII riunisce fattispecie relative a modifiche, alterazioni, documenti provvisori, targhe, denunce di smarrimento e documenti da esibire durante la circolazione. Nel vigente codice tali temi sono distribuiti tra Titolo III, Titolo IV, Titolo V. Lo schema li ricompone come regole di comportamento volte a garantire la genuinità del veicolo e della documentazione.

Articolo 88 – *Modifiche e alterazioni dei veicoli*

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

La disposizione vieta la circolazione con veicoli modificati nelle caratteristiche costruttive e funzionali o nei dispositivi di equipaggiamento in violazione delle regole, vieta la circolazione con silenziatore alterato e con dispositivi che segnalino la presenza delle apparecchiature di rilevamento a distanza delle violazioni. Il riferimento principale nel vigente codice è l'art. 78, con collegamenti agli artt. 71, 72 e 79. Lo schema concentra in una sola sede condotte oggi disperse e accentua la rilevanza immediata della difformità tecnica rispetto alla sicurezza della circolazione. Introduce il principio di carattere generale secondo cui i veicoli, che per effetto delle modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali assumono caratteristiche proprie di categorie diverse, sono considerati appartenenti alle categorie stesse anche se non possono essere oggetto di regolarizzazione.

Articolo 89 – ***Alterazione dei dati identificativi e abusiva fabbricazione di targhe***

L'articolo vieta la circolazione con veicoli che presentino telaio o targhetta del costruttore alterati o resi illeggibili, con targhe o contrassegni non riferiti al veicolo, con adesivi o elementi che ne riducano la visibilità, nonché con targhe o contrassegni non prodotti dallo Stato fuori dai casi consentiti. Nel vigente codice la materia è riconducibile agli artt. 100 e seguenti, con possibili rilevanze penali. Lo schema offre una disciplina più unitaria e puntuale delle condotte vietate.

Articolo 90 – ***Circolazione con documenti di circolazione e di guida provvisori alterati, manomessi o contraffatti***

La disposizione vieta di circolare con ricevute, estratti o altri documenti provvisori di circolazione o di guida falsificati, manomessi o alterati. Il vigente codice non presenta una norma altrettanto specificamente tipizzata, affidando tali profili a una combinazione di norme documentali e, nei casi più gravi, penali. Lo schema introduce quindi una fattispecie più chiara e autonoma sul piano amministrativo-comportamentale.

Articolo 91 – ***Denuncia in caso di smarrimento, sottrazione, deterioramento delle targhe, dei documenti di circolazione e di guida***

L'articolo disciplina il termine per la denuncia di smarrimento, furto o distruzione di targhe e documenti, il divieto di circolare dopo un certo termine senza aver chiesto il nuovo documento o la nuova immatricolazione e la possibilità di circolare provvisoriamente con pannello sostitutivo nel caso di targa smarrita o rubata. Nel vigente codice la materia è sparsa tra artt. 102 e 116 e nelle relative norme di attuazione. Lo schema unifica la disciplina, migliorandone la chiarezza e l'immediata percezione applicativa.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Articolo 92 – *Divieto di circolazione con veicoli intestati fittiziamente*

La norma vieta la circolazione con veicoli oggetto di intestazione o cointestazione simulata o che eludano l'accertamento del responsabile civile della circolazione e prevede la cancellazione d'ufficio del veicolo dagli archivi una volta divenuto definitivo l'accertamento. Nel vigente codice il riferimento è l'art. 94-bis. Lo schema ne conserva l'impostazione di fondo, ma ne rafforza la visibilità come regola comportamentale di trasparenza e responsabilità nella circolazione.

Articolo 93 – *Obblighi relativi al possesso dei documenti durante la circolazione*

L'articolo elenca i documenti che il conducente deve avere con sé o esibire – salvo che i dati siano già accessibili agli organi di controllo tramite banche dati – e disciplina le modalità di esibizione in formato cartaceo o digitale, nonché l'invito successivo a presentare i documenti. Nel codice vigente il riferimento principale è l'art. 180. Lo schema aggiorna radicalmente la disposizione alla realtà digitale, valorizzando l'accesso alle banche dati pubbliche e l'uso del documento informatico avente le caratteristiche stabilite dal codice per l'amministrazione digitale.

Articolo 94 – *Circolazione dei veicoli d'epoca e dei veicoli di interesse storico e collezionistico*

L'articolo prevede che i veicoli d'epoca possano circolare solo se muniti dell'autorizzazione e se rispettano le prescrizioni in essa contenute, precisando, altresì, che la circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico si svolge nel rispetto dei requisiti previsti dal Titolo VI.

CAPO VIII – Regole relative ai titoli abilitativi

Il Capo VIII sposta nel Titolo II gli aspetti comportamentali della disciplina della guida, oggi collocati nel Titolo IV del codice vigente. La scelta mette in primo piano non tanto il procedimento amministrativo di rilascio della patente, quanto il comportamento doveroso di chi guida e di chi affida il veicolo.

Articolo 95 – *Requisiti per la guida di veicoli e conduzione di animali*

L'articolo stabilisce che chi guida veicoli o conduce animali deve avere l'età richiesta, possedere i requisiti fisici e psichici, non trovarsi in condizioni transitorie incompatibili con la guida e, quando richiesto, essere munito di patente e di eventuale titolo di qualificazione professionale. La norma vieta, inoltre, di affidare o consentire la guida a soggetti non idonei o privi dei titoli

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

richiesti. Nel vigente codice il quadro di riferimento è costituito soprattutto dagli artt. 115 e 116. Lo schema conserva l'impianto ma lo rende più chiaro nella scomposizione dei diversi requisiti e nella responsabilità di chi affida il veicolo.

Articolo 96 – *Esercitazioni di guida e guida accompagnata*

La norma disciplina le esercitazioni di guida per il conseguimento della patente o di altri titoli, i requisiti dell'istruttore, i limiti al trasporto di passeggeri, le esercitazioni di guida, la guida accompagnata e i relativi contrassegni da esporre sul veicolo. Il riferimento nel codice vigente è soprattutto l'art. 122. Lo schema mantiene la struttura di fondo, ma la rende molto più analitica e meglio coordinata con le figure dell'istruttore, dell'accompagnatore e delle diverse categorie di veicoli. Con particolare riguardo alla guida accompagnata, per i relativi titoli autorizzativi e per i requisiti dell'accompagnatore, sulla base di indicazione contenuta nella direttiva patenti, si rinvia al regolamento per la disciplina attuativa. La guida accompagnata è prevista a diciassette anni, in conformità alla normativa unionale.

Articolo 97 – *Limitazioni di uso e validità della patente di guida*

L'articolo disciplina le limitazioni per neopatentati in tema di velocità e di potenza dei veicoli, i casi di esclusione di tali limitazioni e il rispetto dei codici unionali o nazionali indicati sulla patente, compresi quelli relativi alle modifiche del veicolo, ai motivi medici, alle limitazioni d'uso e all'alcolock. Nel vigente codice i riferimenti corrispondenti si trovano negli artt. 117 e 125. Lo schema ne amplia il contenuto, trasformando la disposizione in una norma generale sul rispetto di tutte le limitazioni connesse all'uso della patente di guida.

Articolo 98 – *Circolazione con patenti di guida rilasciate da altri Stati*

La disposizione distingue le patenti UE/SEE da quelle rilasciate da Stati terzi, disciplina la conversione, i casi in cui occorre permesso internazionale o traduzione, il requisito della validità dei documenti e gli effetti del decorso di un anno dall'acquisizione della residenza in Italia. Nel vigente codice i riferimenti sono agli artt. 135 e 136. Lo schema ricompone la materia in una sequenza più chiara, con più evidente separazione dei diversi regimi giuridici.

Articolo 99 – *Circolazione con patenti di guida di servizio*

L'articolo stabilisce che i veicoli immatricolati per particolari amministrazioni o enti possono essere guidati solo da titolari di patenti speciali o di servizio o di autorizzazioni ad esercitarsi, in corso di validità e,

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

quando richiesto, unitamente ai necessari titoli professionali. Nel vigente codice il riferimento è agli artt. 138 e 139. Lo schema non modifica in modo sostanziale la ratio della disciplina, ma la inserisce in una più chiara cornice di comportamento di guida legittima, introducendo uno specifico obbligo, sanzionato in caso di violazione, di possedere il titolo abilitativo prescritto durante la guida dei veicoli dell'amministrazione di appartenenza.

Articolo 100 – *Domicilio digitale dei titolari di patente*

La disciplina richiama quanto previsto dall'articolo 86, sulla facoltà di eleggere domicilio digitale anche in occasione delle principali operazioni relative alla patente e di mantenerlo attivo per tutte le comunicazioni e notificazioni. Nel codice vigente non esiste una disciplina equivalente di portata generale. Si tratta pertanto di una disposizione innovativa, coerente con l'evoluzione digitale del rapporto tra cittadino e amministrazione.

CAPO IX – Regole di comportamento per l'autotrasporto di persone e cose

Il Capo IX riordina in forma unitaria la disciplina comportamentale dell'autotrasporto, oggi sparsa soprattutto negli articoli 10, 167, 168, 174 e 179 del codice vigente e nella normativa speciale di settore. La differenza di fondo è che lo schema separa con chiarezza il comportamento del conducente da quello dell'impresa e dal regime tecnico dei dispositivi di controllo.

Articolo 101 – *Sistemazione del carico*

La disposizione stabilisce che, sui veicoli adibiti al trasporto di cose, il conducente verifica la corretta sistemazione del carico quando sia presente alle operazioni di carico e scarico; in caso contrario, la responsabilità ricade sul caricatore. Nel vigente codice il riferimento principale è l'art. 164, integrato dal d.lgs. n. 286 del 2005. Lo schema chiarisce in modo più netto il rapporto tra presenza del conducente alle operazioni e imputazione della responsabilità.

Articolo 102 – *Trasporto di merci pericolose*

L'articolo elenca in maniera molto analitica i casi in cui un veicolo che trasporta merci pericolose non può circolare: trasporto vietato, contenitori non idonei, assenza di pannelli e marchi, carico o stivaggio irregolare, documentazione mancante, mezzi di estinzione assenti, istruzioni scritte mancanti, superamento dei quantitativi, inosservanza dei divieti in galleria e molti altri casi. Nel vigente codice il riferimento è l'art. 168. Lo schema rende la disciplina molto più dettagliata e trasparente, con vantaggi in termini di certezza applicativa ma anche con maggiore analiticità del precetto.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Articolo 103 – *Norme in materia sociale*

La disposizione richiama la normativa unionale vigente sui tempi di guida, interruzione e riposo, elenca analiticamente i doveri del conducente e disciplina i documenti che devono essere esibiti e i casi di deroga. Nel vigente codice la materia è nell'art. 174, ma lo schema introduce numerose disposizioni di dettaglio per aggiornare la normativa nazionale alle prescrizioni unionali.

Articolo 104 – *Durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto internazionale di persone o di cose che rientrano nell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada*

L'articolo disciplina i trasporti internazionali soggetti all'AETR, imponendo al conducente il rispetto dei tempi di guida e riposo, l'uso dei fogli di registrazione e l'esibizione della documentazione. Nel vigente codice questi profili sono trattati in parte nell'art. 174 e nella disciplina internazionale di settore. Lo schema rende più chiara la separazione tra regime unionale e regime AETR, con un miglioramento sul piano sistematico.

Articolo 105 – *Responsabilità delle imprese di trasporto in materia sociale nel settore dei trasporti su strada*

La disposizione vieta sistemi retributivi che incentivino condotte incompatibili con la sicurezza, impone all'impresa di organizzare l'attività dei conducenti e di controllarne il rispetto dei tempi di guida e riposo, di sostenere i costi di alloggio quando richiesto e di consentire il rientro periodico alla sede o alla residenza. Nel vigente codice questi profili sono oggi solo in parte leggibili nell'art. 174 e nella normativa unionale. Lo schema li tipizza in modo molto più chiaro, rafforzando la responsabilità organizzativa dell'impresa.

Articolo 106 – *Uso del tachigrafo*

L'articolo stabilisce i casi in cui i veicoli devono essere dotati di tachigrafo, vieta la circolazione con dispositivi assenti, non omologati, manomessi, alterati o usati in modo irregolare, impone la corretta registrazione dei dati e la conservazione della documentazione e disciplina i casi di guasto. Nel vigente codice il riferimento principale è l'art. 179, ma lo schema introduce numerose disposizioni di dettaglio per aggiornare la normativa nazionale alle prescrizioni unionali, organizzandone i contenuti.

Articolo 107 – *Responsabilità delle imprese di trasporto sull'uso del tachigrafo nel settore dei trasporti su strada*

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

La norma stabilisce che l'impresa non può mettere in circolazione veicoli privi di tachigrafo o con tachigrafo irregolare, deve formare i conducenti, organizzare i controlli e conservare i dati e i fogli di registrazione. Nel vigente sistema tali profili derivano in parte dall'art. 179 e in parte dalla normativa unionale. Lo schema ne offre una esplicitazione piena come obblighi autonomi dell'impresa.

Articolo 108 – *Circolazione dei veicoli dotati di limitatore di velocità*

L'articolo vieta la circolazione dei veicoli che, quando il limitatore è prescritto, ne siano privi o ne abbiano uno manomesso, alterato, non funzionante o non installato correttamente, e prevede paralleli divieti per l'impresa. Nel vigente codice la materia è ricondotta, insieme ad altri profili, all'art. 179. Lo schema opera una differenziazione utile, separando il tema del limitatore da quello del tachigrafo.

Articolo 109 – *Circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizione di eccezionalità*

La disposizione vieta la circolazione senza autorizzazione e la circolazione in violazione delle prescrizioni relative a percorsi, validità temporale, scorta, limiti dimensionali e di massa, e disciplina le tolleranze ammesse e le responsabilità concorrenti di conducente, proprietario e committente. Il vigente codice regola la materia nell'art. 10. Lo schema conserva la sostanza della disciplina ma la organizza con maggiore chiarezza e in stretto collegamento con il Titolo VII.

Articolo 110 – *Circolazione dei carri allegorici*

L'articolo disciplina i carri allegorici che eccedono i limiti di massa o dimensione, distinguendo tra circolazione nel corso della manifestazione, durante i periodi di sospensione del traffico, e trasferimento su strade aperte al traffico, subordinato ad autorizzazione e scorta tecnica. Nel vigente codice la materia è affidata a regole sparse. Lo schema crea una disciplina unitaria, che rappresenta un netto miglioramento di chiarezza.

Articolo 111 – *Trasporto di passeggeri su autobus NCC e di linea*

La disposizione impone al conducente di verificare il rispetto del numero massimo dei passeggeri, l'efficienza dei dispositivi antincendio e delle uscite di sicurezza e il corretto posizionamento dei viaggiatori. Il vigente codice non dedica una norma autonoma di questo tipo nel Titolo V. Lo schema valorizza quindi, in sede di norme di comportamento, obblighi che oggi derivano dalla combinazione di disciplina del trasporto e norme tecniche di settore.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

CAPO X – Delle attività inerenti ai veicoli ed ai conducenti

Il Capo X rappresenta una significativa innovazione dello schema, perché colloca nel Titolo delle norme di comportamento divieti e obblighi rivolti agli operatori economici della filiera del veicolo, della segnaletica, delle revisioni e della formazione che nel codice sono sparsi nei diversi Titoli.

Articolo 112 – *Fabbricazione e distribuzione veicoli e dispositivi di equipaggiamento non conformi*

L'articolo vieta di importare, produrre o commercializzare veicoli non omologati o non conformi, dispositivi di equipaggiamento senza omologazione, ciclomotori, cicli a propulsione o biciclette a pedalata assistita alterati nelle prestazioni, nonché targhe o contrassegni abusivamente fabbricati e dispositivi antirilevamento o caschi e sistemi di ritenuta non omologati. Nel vigente codice tali fattispecie sono distribuite in molte norme diverse. Lo schema le unifica, con l'effetto di rendere più chiaro che la sicurezza della circolazione inizia già dalla conformità del veicolo e dei suoi dispositivi al momento della produzione e immissione sul mercato.

Articolo 113 – *Falsità relative ai documenti provvisori di circolazione e di guida ed alle revisioni periodiche*

La disposizione vieta il rilascio abusivo di documenti provvisori di circolazione e di guida e impone alle imprese autorizzate alla revisione periodica il rispetto delle modalità fissate dal Ministero, nonché il divieto di rilasciare certificazioni non veritiere. Nel vigente codice mancano una tipizzazione così concentrata e unitaria di tali profili nel Titolo V. Lo schema rafforza il controllo sulla genuinità delle procedure di revisione e dei documenti temporanei di circolazione.

Articolo 114 – *Attività vietate connesse alla segnaletica stradale*

L'articolo vieta l'importazione, fabbricazione, produzione e commercializzazione di segnaletica non prevista o non conforme e di dispositivi di controllo e regolazione del traffico non omologati o difformi dal tipo approvato. Nel vigente codice il riferimento sostanziale è soprattutto l'articolo 45. Lo schema mantiene la ratio, ma la ricolloca nel Titolo II in quanto funzionale alla sicurezza e all'affidabilità del sistema segnaletico.

Articolo 115 – *Attività vietate connesse alla formazione dei conducenti*

La norma vieta l'esercizio abusivo dell'attività di autoscuola e l'insegnamento teorico o pratico da parte di soggetti non abilitati. Nel vigente sistema tali profili sono disciplinati in norme settoriali e in parte nel Titolo IV. Lo schema li colloca espressamente tra le regole che presidiano la sicurezza

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

della circolazione, evidenziando il nesso diretto tra correttezza della formazione e affidabilità della guida.

Articolo 116 – *Attività connesse alla produzione dei veicoli in conformità alle disposizioni dei Regolamenti europei*

L'articolo tipizza le condotte vietate dei costruttori, operatori economici, servizi tecnici e operatori indipendenti: dichiarazioni mendaci, falsificazione di risultati di prova, omissione di informazioni, rifiuto di collaborazione, immissione sul mercato di prodotti non omologati o con documentazione falsificata, violazione delle regole sulla designazione dei servizi tecnici. Questa disciplina non trova un equivalente così esplicito nel codice vigente. Lo schema opera quindi un raccordo innovativo tra codice della strada e normativa unionale sulla vigilanza del mercato.

Articolo 117 – *Attività connesse alla produzione di veicoli e alle operazioni di richiamo*

La disposizione impone ai costruttori di adottare misure correttive e informative per i veicoli che presentino gravi rischi per salute o sicurezza, di informare proprietari e utilizzatori e di inserire i veicoli nell'elenco telematico delle campagne di richiamo quando non adeguati entro un certo termine. Nel vigente codice la materia non è disciplinata con pari organicità. Lo schema introduce quindi una vera disciplina codicistica del richiamo del veicolo, collegata poi al divieto di circolazione previsto dall'articolo 79.

CAPO XI – Circolazione dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali

Il Capo XI riunisce disposizioni che nel codice vigente appartengono soprattutto al Titolo III, Capo IV, e alle norme regolamentari in materia di veicoli agricoli, macchine operatrici e mezzi speciali. Anche qui la differenza principale è sistematica: la disciplina viene ricondotta nel Titolo delle norme di comportamento in quanto regola direttamente il modo in cui tali mezzi possono circolare sulla strada.

Articolo 118 – *Sagome e masse limite dei veicoli agricoli e forestali*

L'articolo stabilisce i limiti di sagoma e di massa per i veicoli agricoli e forestali, definisce le macchine agricole eccezionali e regola le condizioni per la loro circolazione: autorizzazione, scorta tecnica, indennizzo di usura, verifica della percorribilità, rispetto delle prescrizioni e dispositivi supplementari di segnalazione visiva. Nel vigente codice la materia è soprattutto riconducibile agli artt. 104 e seguenti. Lo schema rende la disciplina più leggibile, concentrando in un unico articolo i presupposti tecnici e comportamentali della circolazione di tali veicoli.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Articolo 119 – *Traino di veicoli agricoli e forestali*

La disposizione disciplina i convogli formati da macchine agricole semoventi e trainate, i limiti dimensionali e le condizioni in cui essi possono essere superati, il numero di rimorchi o attrezzature trainabili e le regole di compatibilità e frenatura. Nel vigente codice tali profili risultano distribuiti in più norme tecniche. Lo schema li raccoglie in una disposizione comportamentale unitaria, rendendo più semplice l'individuazione della regola applicabile.

Articolo 120 – *Circolazione su strada delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali*

L'articolo stabilisce che le macchine operatrici possono circolare solo per il proprio trasferimento o per spostamenti connessi al ciclo operativo della macchina o del cantiere, vietando in ogni caso il trasporto commerciale di merci. La norma impone il rispetto dei limiti di sagoma e massa, delle norme costruttive e dei dispositivi di equipaggiamento e applica la stessa disciplina, in quanto compatibile, alle macchine mobili non stradali. Nel vigente codice i riferimenti principali sono gli artt. 114 e seguenti. Lo schema chiarisce e rafforza il carattere funzionale e non commerciale della circolazione di tali mezzi sulla strada.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

TITOLO III

PREMESSA

Il Titolo III disciplina il procedimento di applicazione delle sanzioni amministrative previste dal nuovo codice della strada. Esso regola l'intero ciclo dell'accertamento e dell'esecuzione delle conseguenze sanzionatorie: dai principi generali degli illeciti amministrativi al pagamento, dalle sanzioni accessorie alle forme di tutela, fino alle misure cautelari sui titoli abilitativi e sui veicoli.

La materia oggi è collocata, in larga parte, nel Titolo VI del codice vigente, recante gli illeciti e le relative sanzioni, ma si presenta articolata in sezioni e disposizioni che nel tempo sono state oggetto di numerosi interventi settoriali. A ciò si aggiunge che alcune misure cautelari e taluni provvedimenti incidenti sui documenti di guida, sui documenti di circolazione o sui veicoli sono oggi distribuiti in parti diverse del codice. Il nuovo Titolo III persegue pertanto l'obiettivo di ricondurre a unità il sistema applicativo delle sanzioni amministrative, distinguendo con maggiore chiarezza la norma di comportamento, il procedimento di accertamento, la sanzione pecuniaria, la sanzione accessoria, il pagamento, le forme di ricorso e le misure di sicurezza amministrativa.

La scelta non è meramente compilativa. Lo schema introduce criteri innovativi di modulazione del trattamento sanzionatorio, fondati sui principi di effettività, proporzionalità e dissuasività, anche mediante aumenti e riduzioni collegati alla gravità concreta del fatto, al tipo di veicolo, alla condizione soggettiva del conducente, all'avvenuta regolarizzazione e, ove definito, alla condizione economica del soggetto tenuto al pagamento. In tal modo il sistema tende a superare una concezione rigida della sanzione e a favorire un'applicazione più aderente alla concreta offensività della condotta. La graduazione delle sanzioni, in tal modo, consente di commisurarle alla gravità e al disvalore sociale delle singole condotte, rafforzandone la funzione preventiva senza tradursi in un incremento generalizzato degli importi.

Il Titolo III si compone di sei Capi: il Capo I riguarda le sanzioni amministrative pecuniarie e i principi generali; il Capo II disciplina le sanzioni amministrative accessorie; il Capo III regola l'accertamento delle violazioni; il Capo IV disciplina il pagamento, la rateizzazione, la riscossione e la destinazione dei proventi; il Capo V riguarda gli strumenti di tutela amministrativa e giurisdizionale; il Capo VI raccoglie le misure cautelari.

PRINCIPI ISPIRATORI DELL'INTERVENTO NORMATIVO

Il Titolo III è informato ad alcuni principi ordinatori che ne orientano la struttura e la funzione.

unitarietà del procedimento sanzionatorio, mediante ricomposizione in un unico Titolo delle regole oggi sparse relative ad accertamento, pagamento, sanzioni accessorie, ricorsi e misure cautelari;

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

effettività della sanzione, affinché la risposta amministrativa sia idonea, anzitutto, a prevenire i comportamenti pericolosi e la reiterazione delle violazioni, favorendo il rispetto delle regole della circolazione

proporzionalità del trattamento sanzionatorio, attraverso aumenti e riduzioni collegati a circostanze oggettive e soggettive della violazione;

dissuasività, con particolare riguardo alle condotte di maggiore rilevanza per la sicurezza stradale, alla recidiva, al basso punteggio della patente, alla guida senza titolo, alla circolazione con veicoli irregolari o non assicurati e al trasporto di persone vulnerabili;

semplificazione procedimentale, mediante l'utilizzo di tabelle, termini più chiari, strumenti digitali, notificazioni telematiche, registri informatici e disciplina unitaria degli effetti del pagamento;

garanzia della tutela dell'interessato, attraverso la conservazione dei rimedi amministrativi e giurisdizionali, l'archiviazione d'ufficio nei casi evidenti, la possibilità di sospensione dell'esecuzione delle sanzioni accessorie e la regolazione dei termini procedimentali;

coordinamento con il sistema digitale della pubblica amministrazione e con la normativa unionale in materia di autotrasporto, tachigrafo, tempi di guida, notificazioni e scambio di informazioni.

DIFFERENZE DI IMPIANTO RISPETTO AL CODICE VIGENTE

Nel codice vigente la disciplina sanzionatoria amministrativa è contenuta essenzialmente nel Titolo VI, che comprende le disposizioni generali, le sanzioni pecuniarie, il principio di solidarietà, il concorso di persone, la pluralità di violazioni, la contestazione, la notificazione, il pagamento, i ricorsi, la riscossione, la destinazione dei proventi e le sanzioni accessorie. Il vigente Titolo VI include inoltre, accanto alla materia amministrativa, anche le disposizioni relative agli illeciti penali e alle sanzioni accessorie conseguenti a reato che nello schema di nuovo Codice sono state fatte confluire nel Titolo IV. Infatti, lo schema del Titolo III opera una diversa scelta sistematica. Esso separa la disciplina del procedimento sanzionatorio amministrativo dalle norme sostanziali di comportamento e dalle disposizioni penali, concentrando nel Titolo III tutti gli istituti necessari per applicare la sanzione amministrativa: illeciti, aumenti e riduzioni, solidarietà, pluralità di violazioni, sanzioni accessorie, accertamento, verbalizzazione, notificazione, pagamento, rateizzazione, riscossione, ricorsi e misure cautelari.

La novità più rilevante riguarda la struttura del titolo. Il vigente Titolo VI comprende due Capi, dedicati rispettivamente agli illeciti amministrativi e a quelli penali, ciascuno articolato in due Sezioni. Lo schema, con riferimento alle sanzioni amministrative, si articola invece in sei Capi: i primi due disciplinano rispettivamente le sanzioni pecuniarie e quelle accessorie, mentre i successivi sono dedicati all’accertamento, al pagamento, ai rimedi e alle misure cautelari.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Una significativa differenza riguarda anche la tecnica normativa. Il codice vigente disciplina gli istituti riguardanti il procedimento di applicazione delle sanzioni in modo separato e stratificato; lo schema li rilegge in chiave di procedimento unitario. Ne sono esempi la nuova tabella generale delle sanzioni, la disciplina organica degli aumenti e delle riduzioni, la ricostruzione unitaria delle sanzioni accessorie relative alla marcia del veicolo e al divieto di guida, l'accertamento a distanza delle violazioni e la digitalizzazione del verbale e delle notificazioni.

Una ulteriore differenza riguarda la graduazione delle sanzioni. Nel codice vigente gli aumenti sono previsti da singole disposizioni, in particolare per le ipotesi di reiterazione dell'illecito o per specifici gruppi di violazioni. Lo schema riordina invece i criteri di aumento e riduzione e ne individua puntualmente i presupposti e gli ambiti di applicazione, commisurando il trattamento sanzionatorio alla gravità della violazione e al disvalore sociale della condotta, senza prevedere un incremento generalizzato degli importi.

Infine, il Titolo III introduce una più chiara distinzione tra sanzioni accessorie e misure cautelari. Le prime conseguono all'accertamento dell'illecito; le seconde sono dirette a prevenire pericoli ulteriori o a verificare la permanenza dei requisiti di guida e di circolazione. Questa distinzione consente di ricondurre a sistema istituti oggi non sempre collocati in maniera omogenea nel codice vigente.

STRUTTURA GENERALE

Il Titolo III realizza una revisione organica del procedimento di applicazione delle sanzioni amministrative del codice della strada. L'intervento conserva il nucleo essenziale degli istituti vigenti, ma li colloca in una struttura più coerente e leggibile, nella quale la sequenza accertamento, contestazione, notificazione, pagamento, sanzioni accessorie, tutela e misure cautelari risulta immediatamente percepibile.

Le innovazioni più rilevanti riguardano la tabella generale delle sanzioni, il sistema trasversale di aumenti e riduzioni, la disciplina del noleggio e della solidarietà, la pluralità di violazioni accertate da remoto, la digitalizzazione del verbale e delle notificazioni, la ricostruzione unitaria delle sanzioni accessorie e del divieto di guida, nonché la collocazione autonoma delle misure cautelari.

Nel raffronto con il codice vigente, lo schema non si limita a riprodurre gli artt. 194 e seguenti, ma li coordina e li integra alla luce dei principi di effettività, proporzionalità e dissuasività. L'impianto appare pertanto coerente con la finalità della delega di revisione e riordino del codice della strada e idoneo a rendere il sistema sanzionatorio più chiaro per gli operatori, più comprensibile per gli utenti e più efficace per la tutela della sicurezza della circolazione.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

CAPO I - Sanzioni amministrative

Il Capo I raccoglie i principi generali in materia di sanzioni amministrative pecuniarie. Rispetto al codice vigente, che disciplina tali profili in particolare negli articoli 194, 195, 196, 197, 198 e 199, lo schema introduce una maggiore sistematicità, una tabella generale delle sanzioni e un complesso di regole comuni di aumento e riduzione delle sanzioni stesse.

Articolo 121 – *Sanzioni amministrative pecuniarie previste per la violazione delle norme dei Titoli II, III e IV*

La disposizione stabilisce che le violazioni delle norme contenute nei Titoli II, III e IV sono punite con le sanzioni pecuniarie e accessorie indicate nella Tabella 1 allegata al codice. La tabella diviene, in questa nuova logica, una parte integrante del sistema ed è destinata a concentrare in un unico luogo la misura della sanzione pecuniaria, gli eventuali effetti accessori e i punti correlati al meccanismo della patente a punti. Il comma 2 collega, infatti, le violazioni commesse con veicoli che richiedono la patente alla decurtazione dei punti, nei casi e nella misura indicati nella tabella, con raddoppio per i neopatentati.

Rispetto al codice vigente, nel quale ogni singolo articolo contiene la propria sanzione o rinvia a norme sparse per l'individuazione delle sanzioni accessorie e dei punti, lo schema centralizza il trattamento sanzionatorio e rende più immediata la lettura del rapporto tra precetto violato, sanzione pecuniaria, sanzione accessoria e punti patente.

In quanto parte integrante del Codice, la tabella può essere modificata soltanto con un intervento di rango legislativo primario.

Articolo 122 – *Principi generali per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie*

La disposizione stabilisce che la sanzione amministrativa pecuniaria consiste nel pagamento di una somma compresa tra un minimo e un massimo, fissando in via generale il limite minimo di venticinque euro e quello massimo di quarantamila euro. Il limite minimo non si applica alle violazioni di cui all'articolo 50. Il limite massimo può essere superato nelle ipotesi di cumulo di più violazioni individuate dal rinvio interno contenuto nella disposizione. Salvo che il nuovo Codice preveda diversamente, continuano ad applicarsi le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689.

A differenza del Codice vigente, che prevede un aggiornamento biennale delle sanzioni, la nuova disposizione consente l'aggiornamento dei relativi limiti soltanto quando la variazione dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, misurata dalla data dell'ultimo aggiornamento, superi il cinque per cento. In tale ipotesi, l'aggiornamento può essere disposto con decreto del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

dei trasporti, entro il limite massimo generale previsto dalla disposizione. I nuovi limiti si applicano dal 1° gennaio dell'anno successivo all'adozione del decreto. È inoltre previsto l'arrotondamento degli importi all'unità di euro, per eccesso se la frazione è pari o superiore a cinquanta centesimi e per difetto negli altri casi.

La norma disciplina, infine, il concorso di persone nella medesima violazione: salvo che sia diversamente disposto, ciascuno dei concorrenti è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria prevista per la violazione.

Articolo 123 – *Aumento delle sanzioni amministrative*

La norma introduce un sistema sanzionatorio graduato in termini di afflittività in considerazione dell'intensità e del disvalore sociale della violazione: aumento di un decimo, di un quinto, di un terzo, della metà o raddoppio, a seconda della gravità della circostanza. La norma elenca dettagliatamente, ai commi da 1 a 5, le circostanze che determinano gli aumenti indicati. Tra i fattori considerati vi sono la massa del complesso veicolare, la condizione di neopatentato, la recidiva, il punteggio ridotto o esaurito, il trasporto di scolari, minori o persone con disabilità, la guida in stato di ebbrezza o dopo l'assunzione di stupefacenti, il danno al patrimonio stradale, il sinistro, il trasporto di merci pericolose, la guida senza patente, la fuga all'alt e la circolazione senza assicurazione.

Nel codice vigente aumenti e aggravamenti sono collocati in singole disposizioni, come avviene per talune violazioni notturne, per i veicoli pesanti o per specifiche fattispecie. Lo schema introduce invece una disciplina trasversale degli aumenti, ispirata ai principi di proporzionalità e dissuasività e applicabile alle violazioni dei Titoli indicati, salvo specifiche eccezioni.

In particolare, si prevede un aumento della sanzione amministrativa pecuniaria nei seguenti casi:

Aumento sanzione pecuniaria	**Casi**
+10% (un decimo)	Complesso di veicoli con massa complessiva superiore a 30 t; neopatentati per le specifiche violazioni indicate; recidiva della stessa violazione entro cinque anni; conducente con punteggio inferiore a 20 e fino a 10; patente estera con punteggio superiore a 1 e fino a 10; veicolo M2 o M3 che trasporta scolari o studenti; veicolo M1 con potenza superiore a 150 kW; violazioni del capo IV, titolo II, commesse in autostrada o su strada extraurbana principale; veicolo diverso da M2 e M3 che trasporta minori o persone con disabilità motoria; veicolo con revisione scaduta da oltre sei mesi.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Aumento sanzione pecuniaria	Casi
+20% (un quinto)	Conducente in stato di ebbrezza o dopo l'assunzione di stupefacenti o sostanze psicotrope; gravi danni al patrimonio stradale o alle infrastrutture; conducente di veicoli eccezionali o trasporti in condizioni di eccezionalità.
+33,33% (un terzo)	Sinistro provocato dalla violazione senza lesioni personali; conducente con punteggio esaurito o, per patente estera, con punteggio pari o superiore a 20; trasporto di merci pericolose non comprese nel regime di esenzione; violazione commessa dalle ore 22.00 alle ore 7.00 (solo per talune fattispecie specificamente indicate).
+50% (metà)	Conducente sottoposto a divieto di guida a tempo determinato o indeterminato; esibizione di documenti falsi o contraffatti; veicolo senza targa o con targa contraffatta, manomessa o alterata; veicolo sottoposto a divieto di marcia o a sequestro amministrativo.
+100% (raddoppio)	Conducente senza patente o sottoposto a divieto di guida permanente; in occasione di sinistro provocato dal conducente con lesioni gravi o gravissime oppure con morte di una o più persone; mancato arresto all'ALT, per le violazioni commesse durante il conseguente inseguimento; violazioni commesse con veicolo privo dell'assicurazione obbligatoria.

L’articolo prevede specifiche eccezioni all’applicazione degli aumenti. Fra queste, l’aumento connesso alla mancanza dell’assicurazione non si applica alla violazione dell’obbligo assicurativo; analogamente, l’aumento relativo alla revisione scaduta non si applica alla violazione che riguarda la revisione stessa. È inoltre escluso il raddoppio collegato alle conseguenze del sinistro nelle condizioni espressamente previste per il conducente di motociclo o ciclomotore che faceva uso delle protezioni indicate dal Codice.

Il comma 6 disciplina separatamente **la durata delle sanzioni amministrative accessorie** previste dalla Tabella 1. L’aumento della durata non segue automaticamente ogni aumento della sanzione pecuniaria, ma opera soltanto per le circostanze richiamate espressamente dal comma. In particolare:

Aumento della durata della sanzione accessoria	Casi
+1/3 (33,33%)	Violazione commessa con un complesso di veicoli di massa complessiva superiore a 30 t; conducente in

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Aumento della durata della sanzione accessoria	Casi
	stato di ebbrezza alcolica o dopo l'assunzione di stupefacenti o sostanze psicotrope; gravi danni al patrimonio stradale o alle relative infrastrutture; conducente di veicoli eccezionali o trasporto in condizioni di eccezionalità; sinistro stradale provocato dalla violazione senza lesioni personali; conducente con punteggio esaurito o, in caso di patente estera, con punteggio pari o superiore a 20.
+1/2 (50%)	Trasporto di merci pericolose non comprese nel regime di esenzione; veicolo sottoposto a divieto di marcia o a sequestro amministrativo; conducente senza patente o soggetto a divieto di guida permanente; sinistro provocato dal conducente con lesioni personali gravi o gravissime oppure con la morte di una o più persone; violazioni commesse durante l'inseguimento conseguente al mancato arresto all'ALT della polizia stradale.

Articolo 124 – *Riduzione delle sanzioni amministrative*

L'articolo introduce ipotesi di riduzione della sanzione amministrativa pecuniaria prevista dalla Tabella 1 per le violazioni dei Titoli II, III e IV, salvo che sia diversamente disposto. Le riduzioni sono graduate in relazione all'adempimento richiesto e alla tempestività con cui l'interessato vi provvede.

In particolare, la sanzione è ridotta di un quinto quando l'adempimento richiesto per regolarizzare la posizione del veicolo o del conducente è eseguito entro trenta giorni dalla contestazione immediata o dalla notificazione del verbale. La riduzione è di un terzo quando, nello stesso termine, viene effettuata la revisione straordinaria o la visita e prova richiesta a seguito dell'accertamento di violazioni riguardanti l'efficienza, le modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali o l'alterazione del veicolo. Per le medesime ipotesi, la riduzione è della metà se la revisione o la visita e prova è effettuata entro quindici giorni.

Si precisa che alla luce di tale proposta dovranno essere lette ed interpretate in chiave teleologica le disposizioni dell'articolo 122 del Codice delle assicurazioni, nella parte in cui rinviano alle ipotesi di riduzione oggi disciplinate dall'articolo 193, commi 2 e 3 del decreto legislativo n. 285 del 1992. Resta ferma, anche per tale ipotesi, la disposizione finale di adeguamento dei rinvii previsti a legislazione vigente, di cui all'articolo 294, comma 2 dello schema di decreto in esame.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

La sanzione è ridotta della metà anche quando la violazione è commessa in occasione o a seguito di un sinistro stradale da un conducente di motociclo o ciclomotore che, al momento dell'accertamento, faceva uso delle protezioni previste dall'articolo 68, comma 4. Per tutte le riduzioni si applicano i limiti stabiliti dall'articolo 125, comma 4.

Rispetto al Codice vigente, che prevede una diminuzione della somma dovuta in funzione del pagamento entro un termine breve, la disposizione collega la riduzione anche alla regolarizzazione della posizione del veicolo o del conducente e, per la revisione straordinaria e la visita e prova, alla rapidità dell'adempimento.

Articolo 125 – *Modalità di applicazione degli aumenti o delle riduzioni delle sanzioni amministrative*

La disposizione stabilisce le modalità di applicazione degli aumenti e delle riduzioni della sanzione pecuniaria. In particolare:

a) gli aumenti sono applicati dall'organo accertatore al momento della contestazione o della notificazione della violazione; qualora i relativi presupposti emergano successivamente, l'ufficio può notificare una richiesta di integrazione dell'importo dovuto;

b) le riduzioni sono applicate direttamente nei casi previsti dalla disposizione oppure su istanza dell'interessato;

c) in caso di concorso di più aumenti o riduzioni, l'importo dovuto non può, rispettivamente, superare il triplo o scendere al di sotto di un terzo della sanzione.

La disposizione precisa, inoltre, che gli aumenti sono calcolati sul minimo edittale e che il pagamento dell'importo ordinario preclude la successiva applicazione delle riduzioni. Rispetto al Codice vigente, che non reca una disciplina unitaria di tali modalità applicative, la norma definisce le regole necessarie al funzionamento dei criteri di graduazione previsti dallo schema.

Articolo 126 – *Principio di solidarietà per il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie*

La disposizione disciplina i soggetti tenuti al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria insieme all'autore della violazione. In continuità con il principio previsto dall'articolo 196 del Codice vigente, il proprietario del veicolo, o l'intestatario del documento di circolazione nei casi indicati dal comma 1, risponde in solido, salvo che provi che la circolazione è avvenuta contro la sua volontà.

Il comma 2 individua i soggetti che, nelle rispettive ipotesi, rispondono in solido con l'autore della violazione in sostituzione dei soggetti indicati al comma 1. Vi rientrano il proprietario del rimorchio, nel caso di un complesso di veicoli e soltanto se non vi è stata contestazione immediata; l'usufruttuario, l'acquirente con patto di riservato dominio, l'utilizzatore in locazione

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TX

finanziaria; nonché il locatario nelle ipotesi di locazione disciplinate dal Titolo VIII. Quando quest'ultimo risiede all'estero, risponde insieme a lui anche il locatore.

La stessa disposizione considera l'intestatario temporaneo del veicolo o il soggetto tenuto a effettuare l'intestazione quando questa non sia avvenuta nei termini, la persona residente in Italia che abbia la disponibilità del veicolo nei casi richiamati dall'articolo 81 e il soggetto che abbia provveduto alla registrazione prevista dall'articolo 239. Sono inoltre contemplati il custode del veicolo confiscato o sequestrato, finché il mezzo gli è affidato, chi ne abbia la disponibilità dopo la morte dell'intestatario e nelle more dell'accettazione dell'eredità, nonché l'intestatario del contrassegno previsto per monopattini elettrici e cicli a propulsione.

I commi 3 e 4 regolano ulteriori ipotesi di solidarietà. Se l'autore della violazione è incapace di intendere e di volere ed è soggetto all'autorità, direzione o vigilanza altrui, risponde anche la persona investita di tali compiti, salvo che provi di non aver potuto impedire il fatto. Quando la violazione è commessa nell'esercizio delle proprie funzioni o incombenze dal rappresentante o dal dipendente di una persona giuridica, di un ente o di un'associazione, oppure da un imprenditore, risponde in solido anche il soggetto indicato dalla disposizione. Chi abbia pagato la sanzione ha diritto di regresso per l'intero importo nei confronti dell'autore della violazione o, nella specifica ipotesi prevista dal comma 2, lettera c), nei confronti del locatario.

Il comma 6 disciplina, infine, il caso del custode che, dopo la notifica del decreto di confisca, non trasferisca il veicolo alla depositeria incaricata e lo utilizzi senza autorizzazione. Per le violazioni commesse in occasione di tale utilizzo è esclusa la responsabilità solidale dello Stato e le relative sanzioni pecuniarie restano a carico del custode.

Articolo 127 – *Pluralità di violazioni*

L'articolo riunisce le regole applicabili allorché, nell'ambito della circolazione stradale, siano commesse più violazioni. In particolare, prevede l'applicazione della sanzione pecuniaria stabilita per la violazione più grave, aumentata di un terzo, nei casi di violazione di più disposizioni o di reiterazione della stessa violazione su un unico tratto stradale. Restano ferme le sanzioni amministrative accessorie eventualmente previste. Per assicurare uniformità nell'applicazione della disciplina, si demanda al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 la definizione dei criteri per l'applicazione della predetta sanzione in relazione all'individuazione del tratto stradale sul quale sia stata commessa una pluralità di violazioni, fatta eccezione per le specifiche ipotesi disciplinate dal comma 2, relative a violazioni ripetute dei limiti di velocità, accertate senza contestazione immediata, commesse dallo stesso veicolo su una strada ricadente nella competenza del medesimo ente e in un arco temporale non superiore a un'ora.

La disposizione disciplina inoltre alcune ipotesi di violazioni ripetute accertate senza contestazione immediata. Per più violazioni dei limiti di

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot 2026/0017251/TN

velocità commesse entro un'ora nelle condizioni indicate dalla norma si applica la sanzione prevista per la violazione più grave, aumentata di un terzo. Per più violazioni delle medesime limitazioni del traffico si applica una sola sanzione per giorno; per la circolazione ripetuta, nell'arco di novanta giorni, di un veicolo privo dei requisiti richiesti può applicarsi, se più favorevole, una somma pari al triplo del minimo edittale.

La norma regola il pagamento della somma dovuta e l'archiviazione delle violazioni assorbite su istanza dell'interessato, facendo salve, nei casi previsti, le spese di accertamento e notificazione. Detta infine disposizioni specifiche per la sosta che si protrae oltre i limiti consentiti e per più violazioni accertate nel corso del medesimo controllo su strada in materia di responsabilità dell'impresa.

Rispetto agli articoli 198 e 198-bis del Codice vigente, lo schema raccoglie e coordina in un'unica disposizione le ipotesi di pluralità di violazioni, con l'obiettivo di evitare effetti sanzionatori sproporzionati nei casi di accertamenti ripetuti.

Articolo 128 – *Morte del trasgressore*

L'articolo disciplina gli effetti della morte del trasgressore sulla sanzione amministrativa pecuniaria, sulle sanzioni accessorie e sulle spese del procedimento. La disposizione sviluppa il principio di non trasmissibilità agli eredi dell'obbligazione di pagamento della sanzione pecuniaria, previsto dall'articolo 199 del Codice vigente, precisando il trattamento degli ulteriori effetti e delle spese.

CAPO II – Sanzioni amministrative accessorie

Il Capo II riordina le sanzioni accessorie oggi disciplinate nella Sezione II del Capo I del Titolo VI del codice vigente, in particolare dagli artt. 210-219-bis. La nuova impostazione abbandona una sequenza frammentata di singole misure e costruisce categorie omogenee: obblighi di fare o cessare attività, misure sulla marcia del veicolo, rimozione o blocco, confisca, targa prova, divieto di guida, patente a punti.

Articolo 129 – *Applicazione delle sanzioni accessorie*

L'articolo reca la disciplina generale delle sanzioni accessorie e prevede che, nei casi stabiliti dal Codice, esse si applichino di diritto in conseguenza della violazione accertata. Prevede, inoltre, che il verbale costituisca titolo per la loro applicazione e che le cause di estinzione dell'obbligazione principale, diverse dal pagamento, si estendono anche alla sanzione accessoria. La norma enuncia e classifica le misure accessorie e regola il concorso di persone, i minori e la pluralità di violazioni.

Rispetto all'articolo 210 del Codice vigente, la norma disciplina in modo più completo gli effetti dell'estinzione, riordina le categorie delle sanzioni

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot. 2026/0001725/TN

accessorie e pone un limite alla durata complessiva delle misure dello stesso tipo applicate nell'ambito della medesima attività di accertamento.

A differenza del sistema di applicazione delle sanzioni accessorie previsto dal Codice vigente, lo schema introduce una significativa semplificazione procedurale. Salvo specifiche ipotesi, quale quella della confisca del veicolo, si prevede, infatti (come sarà meglio illustrato con riferimento agli articoli 130, 131, 132, 134, 135), che all'applicazione della sanzione accessoria provveda direttamente l'organo di polizia che ha accertato l'illecito, senza necessità dell'adozione di ulteriori provvedimenti da parte di altre autorità amministrative, quali il prefetto o gli uffici della Motorizzazione.

La disposizione consente, in tal modo, di concentrare nell'organo accertatore gli adempimenti conseguenti all'accertamento della violazione, eliminando passaggi procedimentali non necessari e assicurando maggiore celerità ed efficienza all'azione amministrativa.

La semplificazione del procedimento non comporta, peraltro, alcuna compressione delle garanzie del trasgressore. L'atto di applicazione della sanzione accessoria resta soggetto al controllo di legittimità nell'ambito degli ordinari strumenti di tutela avverso l'accertamento della violazione, mediante ricorso al prefetto ovvero opposizione dinanzi al giudice di pace, secondo quanto previsto dalla disciplina vigente. In tale sede può altresì essere disposta, ove ne ricorrano i presupposti, la sospensione dell'applicazione della sanzione accessoria nelle more della definizione del ricorso.

Articolo 130 – *Sanzione accessoria dell'obbligo di ripristino dello stato dei luoghi, di rimozione di opere abusive, di cose o veicoli e dell'obbligo di sospendere una determinata attività*

La disposizione disciplina le sanzioni accessorie relative a opere o attività sulla strada: ripristino dello stato dei luoghi, rimozione di opere abusive, cose o veicoli, sospensione o cessazione dell'attività non consentita e obbligo di abbandonare la piattaforma stradale. Essa regola termini, modalità operative, poteri del prefetto, interventi sostitutivi, recupero delle spese, rimozione della pubblicità abusiva e ordine di allontanamento in caso di campeggio o occupazione vietata. Nel codice vigente la materia è distribuita tra gli artt. 211 e 212 e tra disposizioni specifiche sulla pubblicità. Lo schema accorpa tali disposizioni e rende operativo l'intero procedimento esecutivo. Le sanzioni sono applicate direttamente dall'organo di polizia stradale da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione.

Rispetto alle analoghe disposizioni del Codice vigente, in cui si prevede un intervento del prefetto per rendere operativa la misura accessoria, la norma prevede che essa sia applicata direttamente dall'organo accertatore, attraverso un'esplicita indicazione del contenuto degli obblighi soprarichiamati, nel verbale di contestazione.

Anche per tali sanzioni accessorie, la modifica incide, pertanto, esclusivamente sulle modalità procedimentali di applicazione della sanzione

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

accessoria, semplificandole, senza modificare il sistema delle garanzie e dei rimedi riconosciuti al trasgressore.

Articolo 131 – *Sanzioni accessorie riguardanti la marcia dei veicoli sulla strada*

L'articolo riunisce in una disciplina organica le sanzioni accessorie che incidono sulla possibilità di utilizzare il veicolo e le individua nell'immobilizzazione nel luogo dell'accertamento, nel divieto di marcia fino all'adempimento di una prescrizione o di un obbligo e nel divieto di marcia per il periodo determinato dalla Tabella 1.

La disposizione regola l'applicazione delle misure da parte dell'organo accertatore, la loro decorrenza in caso di contestazione immediata o di successiva notificazione e l'individuazione del soggetto responsabile della loro esecuzione. Disciplina, inoltre, il trasferimento del veicolo in un luogo idoneo, quando compatibile con le esigenze di sicurezza della circolazione, e gli adempimenti necessari per far cessare le misure subordinate alla regolarizzazione.

L'applicazione e la cessazione dei divieti di marcia sono comunicate per via telematica ai sistemi informativi competenti, distinti a seconda che il veicolo sia immatricolato in Italia o all'estero. Per i veicoli immatricolati in Italia, ai divieti di marcia previsti dalla disposizione consegue anche la sospensione di diritto del documento di circolazione per il periodo corrispondente, senza necessità di un ulteriore provvedimento. È inoltre prevista una tutela per il proprietario o per chi abbia la legittima disponibilità del veicolo quando risulti evidente che la circolazione è avvenuta contro la sua volontà.

Rispetto al Codice vigente, nel quale gli effetti sulla circolazione del veicolo sono disciplinati attraverso istituti distinti, tra cui il fermo amministrativo, il ritiro del documento e la sospensione della carta di circolazione, la riforma li riconduce a categorie definite in base all'effetto prodotto sulla marcia del veicolo. La nuova disciplina coordina l'applicazione della misura con gli adempimenti di regolarizzazione e con la registrazione delle informazioni negli archivi.

Articolo 132 – *Rimozione forzata o blocco del veicolo*

L'articolo disciplina la rimozione forzata e il blocco del veicolo quali sanzioni amministrative accessorie. La rimozione è disposta dall'organo di polizia stradale o dall'ausiliario che accerta la violazione; il veicolo è quindi rimosso, trasportato e custodito secondo le modalità previste dalla disciplina attuativa. La misura trova applicazione, tra l'altro, nei casi di sosta che costituisce pericolo o grave intralcio, di violazione dei divieti disposti per la manutenzione o la pulizia delle strade, di veicoli presumibilmente abbandonati e nelle ipotesi previste per le aree portuali.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Quando la posizione del veicolo non costituisce intralcio o pericolo per la circolazione, in alternativa alla rimozione può esserne disposto il blocco mediante un dispositivo applicato alle ruote. La restituzione del veicolo rimosso e la rimozione del dispositivo di blocco sono subordinate al pagamento delle relative spese. La disposizione regola inoltre la destinazione dei veicoli che non siano reclamati entro il termine previsto.

Per alcune categorie di veicoli impiegati in servizi di soccorso o destinati a persone in condizioni particolari, la rimozione e il blocco non sono di regola consentiti, fermo restando l'obbligo di pagamento della sanzione pecuniaria. Se tuttavia la sosta irregolare crea pericolo o intralcio, il veicolo può essere spostato in un luogo vicino e, qualora ciò non sia possibile, rimosso.

Rispetto alla disciplina vigente sulla rimozione, lo schema raccoglie in un'unica disposizione le ipotesi applicative, il blocco alternativo, le modalità di restituzione e le particolari cautele previste per i veicoli indicati dalla norma.

Articolo 133 – *Sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo, del denaro o delle cose*

L'articolo riunisce la disciplina del sequestro e della confisca amministrativa dei veicoli, del denaro e delle altre cose. Quando per una violazione è prevista la confisca, l'organo accertatore procede al sequestro e ne dà atto nel verbale. Per i veicoli, la misura è comunicata agli archivi competenti; i documenti di circolazione sono ritirati se disponibili e non dematerializzati.

La disposizione regola l'affidamento del veicolo in custodia e gli obblighi del custode, anche quando la violazione è accertata a distanza. Disciplina, inoltre, il trasferimento del mezzo presso un soggetto incaricato qualora non sia possibile affidarlo all'avente diritto. In determinate condizioni, il veicolo può essere alienato prima della definizione del procedimento: se viene successivamente disposta la confisca, questa ha ad oggetto la somma ricavata; negli altri casi, la somma è restituita all'avente diritto. Durante il sequestro il veicolo non può essere utilizzato sulla strada.

Divenuto definitivo l'accertamento, la confisca è disposta dal prefetto, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea alla violazione. Sono disciplinati il trasferimento del mezzo confiscato, il recupero delle relative spese, l'impugnazione del sequestro e gli effetti dell'eventuale accoglimento del ricorso, compreso il dissequestro o la restituzione della somma ricavata dall'alienazione. Per le cose diverse dai veicoli e per il denaro sono previste specifiche regole di raccordo con la disciplina generale.

Rispetto alle disposizioni del Codice vigente in materia di sequestro e confisca, lo schema ricompone in un unico articolo le fasi dell'applicazione della misura, della custodia, dell'eventuale alienazione e della definizione del procedimento, coordinandole con le comunicazioni telematiche e con la dematerializzazione dei documenti.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Articolo 134 – *Sanzioni accessorie relative alla targa prova*

La disposizione disciplina il ritiro della targa prova e la revoca dell'autorizzazione alla circolazione di prova. Quando è prevista la sanzione accessoria del ritiro, l'organo accertatore ritira la targa contestualmente all'accertamento della violazione; la targa è conservata presso l'ufficio o comando competente e restituita all'interessato, o a un suo delegato, al termine del periodo stabilito. Se il veicolo non dispone di un'altra targa prova o di una valida immatricolazione, è allontanato dalla sede stradale e trasportato, a spese del trasgressore, nel luogo da questi indicato.

Quando è prevista la revoca dell'autorizzazione, l'organo accertatore ritira la targa e comunica la violazione al competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. L'ufficio adotta il provvedimento di revoca entro trenta giorni dalla comunicazione; dalla notifica del provvedimento decorre il termine di tre anni prima del quale non può essere conseguita una nuova autorizzazione.

Rispetto al Codice vigente, lo schema riunisce in una disposizione autonoma le modalità di applicazione delle sanzioni accessorie relative alla targa prova e gli effetti della revoca dell'autorizzazione alla circolazione di prova.

Articolo 135 – *Sanzioni accessorie riguardanti il divieto di guida di veicoli che richiedono la patente*

Nel Codice vigente gli effetti che impediscono la guida sono disciplinati attraverso istituti distinti, tra cui la sospensione e la revoca della patente. Lo schema li riconduce alla disciplina del divieto di guida, distinguendo il divieto a tempo indeterminato, che cessa con l'adempimento della prescrizione indicata nel verbale; il divieto temporaneo collegato al punteggio; quello previsto per la singola violazione dalla Tabella 1; e il divieto permanente.

Con riferimento al divieto collegato al punteggio, la disposizione conferma l'impianto della sospensione breve introdotta nel Codice vigente dall'articolo 218-ter, a seguito della legge n. 177 del 2024, senza modificare il meccanismo di decurtazione dei punti. Per i conducenti la cui patente abbia un punteggio inferiore a venti per effetto delle decurtazioni subite, alle conseguenze già previste per la violazione si aggiunge un divieto temporaneo di guida. La durata è di sette giorni quando, al momento dell'accertamento, il punteggio è inferiore a venti ma pari almeno a dieci punti; è di quindici giorni quando il punteggio è inferiore a dieci punti.

La misura si applica soltanto se il conducente è identificato al momento dell'accertamento e ha commesso una delle violazioni tassativamente elencate dalla disposizione. Si tratta di fattispecie individuate in considerazione della pericolosità della condotta, sostanzialmente corrispondenti a quelle per le quali il Codice vigente prevede la sospensione breve. La sola riduzione del punteggio, quindi, non comporta il divieto per qualsiasi violazione. Nei casi

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

indicati dalla norma, la durata della misura è raddoppiata se il conducente ha provocato un sinistro stradale.

La disciplina si applica anche ai conducenti titolari di patente estera, sulla base del punteggio registrato per le violazioni commesse in Italia. Per questi conducenti il punteggio segue un criterio inverso rispetto a quello delle patenti italiane: le fasce da uno a dieci punti e superiori a dieci punti corrispondono, rispettivamente, ai divieti di sette e di quindici giorni.

Per i titolari di patente italiana, il divieto temporaneo previsto dalla Tabella 1 comporta la sospensione dell'efficacia del titolo per il periodo corrispondente, senza necessità di un distinto provvedimento. Il divieto permanente comporta la revoca del titolo e impedisce di conseguirne uno nuovo prima della scadenza del periodo stabilito. Per i titolari di patente estera, le misure incidono sulla possibilità di guidare nel territorio nazionale. L'applicazione dei divieti e la loro durata sono annotate negli archivi competenti.

In caso di contestazione immediata, l'organo accertatore dispone la cessazione della guida. Se le condizioni previste dalla norma lo consentono, può autorizzare il conducente a trasferire il veicolo nel luogo indicato, per il tempo necessario e lungo la via più breve; negli altri casi si applicano le modalità previste per la custodia o il trasporto del mezzo.

La disciplina del permesso di guida per comprovate esigenze viene differenziata in relazione alla tipologia del divieto applicato.

Per i divieti di guida a tempo determinato collegati al punteggio della patente, il conducente, purché dalla violazione non sia derivato un sinistro stradale, può presentare istanza al responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende l'organo accertatore al fine di ottenere un permesso di guida per ragioni di lavoro ovvero per le esigenze connesse all'assistenza a persone con disabilità di cui all'articolo 33 della legge n. 104 del 1992. Il permesso può essere rilasciato per specifiche fasce orarie e per una durata non superiore a tre ore giornaliere, previa adeguata motivazione e documentazione delle esigenze rappresentate. Per le richieste fondate su esigenze lavorative deve essere dimostrata l'impossibilità o l'eccessiva gravosità di raggiungere il luogo di lavoro mediante mezzi pubblici o comunque diversi dal veicolo proprio. Qualora ricorrano i presupposti previsti dalla norma, il responsabile dell'ufficio o del comando autorizza la guida nei limiti indicati; in tal caso, la durata del divieto è aumentata di un giorno per ogni ventiquattro ore di permesso accordato, con arrotondamento per eccesso. Per i divieti di guida a tempo determinato previsti dalla Tabella 1, la competenza al rilascio del permesso di guida per ragioni di lavoro ovvero per altre motivate esigenze, ivi comprese quelle di cui all'articolo 33 della legge n. 104 del 1992, è attribuita al prefetto territorialmente competente. In tale ipotesi, l'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore trasmette al prefetto la documentazione necessaria per l'istruttoria e, ai fini del rilascio del permesso, trovano applicazione, in quanto compatibili, i medesimi requisiti e criteri previsti per le altre ipotesi.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

L’autorizzazione eventualmente rilasciata è immediatamente notificata all’interessato e annotata negli archivi competenti, unitamente alle informazioni relative all’applicazione delle sanzioni accessorie.

Le sanzioni previste per le singole violazioni dalla Tabella 1 e il divieto permanente producono effetti anche nei confronti di chi non abbia ancora conseguito la patente o sia munito soltanto dell’autorizzazione a esercitarsi alla guida. Nei casi previsti, la disciplina si applica anche al minore titolare di patente che abbia materialmente commesso la violazione.

Articolo 136 – *Patente a punti*

Il Codice vigente disciplina la patente a punti nell’articolo 126-bis. La nuova disposizione ne conserva l’impianto, coordinandolo con la Tabella 1 delle violazioni e con la disciplina del divieto di guida prevista dallo schema. All’atto del rilascio della patente sono attribuiti venti punti, che vengono decurtati per le violazioni indicate nella tabella; per le violazioni costituenti reato individuate dalla disposizione è prevista la decurtazione di dieci punti.

La perdita di punteggio è indicata nel verbale ed è comunicata all’anagrafe nazionale degli abilitati alla guida dopo la definizione della contestazione. In caso di più violazioni accertate contemporaneamente, la decurtazione complessiva non può superare quindici punti, salvo i casi in cui è prevista una sanzione accessoria consistente nel divieto di guida. Le variazioni sono consultabili tramite il Portale dell’Automobilista; la perdita totale del punteggio è invece notificata all’interessato insieme all’avviso di sottoporsi all’esame di idoneità tecnica.

Il punteggio può essere recuperato mediante la frequenza dei corsi di aggiornamento e il superamento della relativa prova, secondo le modalità previste dalla disposizione. È inoltre confermato il meccanismo che, in assenza di violazioni comportanti decurtazione per due anni, consente il ripristino del punteggio iniziale o, per chi possiede già almeno venti punti, l’attribuzione di punti ulteriori entro il limite stabilito.

In caso di perdita totale del punteggio, il titolare della patente deve sottoporsi all’esame di idoneità tecnica entro novanta giorni dalla comunicazione, senza necessità di un distinto provvedimento di revisione. Il medesimo obbligo è previsto quando, nell’arco temporale individuato dalla norma, siano commesse più violazioni non contestuali che comportano ciascuna una decurtazione rilevante.

La disciplina si applica anche alla carta di qualificazione del conducente e ai certificati di abilitazione professionale KA e KB. Quando la violazione è commessa nell’esercizio dell’attività professionale alla guida di un veicolo per il quale è richiesto uno di tali documenti, la decurtazione incide sul documento professionale e non si estende alla patente. L’esaurimento del relativo punteggio comporta la revisione del documento di qualificazione, secondo le modalità previste dall’articolo.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Per le violazioni commesse in Italia dai titolari di patente estera è prevista l'istituzione presso il CED del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di una banca dati nella quale sono registrati i punti di penalizzazione associati alle infrazioni accertate. La disposizione estende a tali conducenti un sistema analogo alla patente a punti, basato sull'attribuzione di punti di penalizzazione in luogo della decurtazione, prevedendo inoltre l'azzeramento dei punti dopo due anni senza ulteriori violazioni. Inoltre, ai titolari di patente rilasciata dalla Città del Vaticano o dalla Repubblica di San Marino è estesa la possibilità di ridurre i punti di penalizzazione accumulati mediante la frequenza di corsi di aggiornamento, in quanto trattasi dei due Stati-enclave che si trovano all'interno dei confini della Repubblica Italiana.

La disposizione prevede infine l'attribuzione di due punti, all'atto del rilascio di alcune categorie di patente italiana, a chi abbia partecipato a percorsi extracurricolari di educazione stradale. A seguito dei contributi pervenuti in sede di consultazione, sono espressamente contemplati anche percorsi esperienziali e attività svolte sul campo, organizzati dalle istituzioni scolastiche anche in collaborazione con enti pubblici e soggetti qualificati del terzo settore. Un decreto interministeriale individua i soggetti abilitati a erogare i percorsi, tra cui gli enti di formazione professionale, le autoscuole e gli enti qualificati del terzo settore, comprese le associazioni e fondazioni a tutela dei familiari e delle vittime della strada; disciplina, inoltre, la certificazione dei percorsi e la partecipazione dei giovani non più inseriti nel sistema scolastico. Le regole sulla perdita di punteggio si applicano, nei casi previsti, anche al minore titolare di patente che abbia materialmente commesso la violazione.

Articolo 137 – *Comunicazione dei dati del conducente che ha commesso violazioni non contestate immediatamente*

La disposizione regola la comunicazione dei dati del conducente quando questi non sia stato identificato e dalla violazione consegua la decurtazione di punti o l'applicazione del divieto di guida. Il proprietario del veicolo o, in sua vece, l'obbligato in solido deve comunicare all'organo di polizia stradale i dati personali e della patente di chi era alla guida entro sessanta giorni dalla notificazione del verbale. Se il veicolo è intestato a una persona giuridica, l'obbligo compete al legale rappresentante o a un suo delegato. L'indicazione del conducente può essere omessa soltanto in presenza di un motivo giustificato e documentato; la norma richiama inoltre le disposizioni sulle dichiarazioni non veritiere.

La proposizione del ricorso al prefetto o dell'opposizione al giudice di pace avverso il verbale da cui deriva l'obbligo di comunicazione interrompe il termine previsto per trasmettere i dati. Rispetto alla disciplina dell'articolo 126-bis del Codice vigente, la disposizione coordina espressamente tale obbligo con entrambe le conseguenze personali della violazione: la perdita di punti e il divieto di guida.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

CAPO III – Dell'accertamento e della contestazione delle violazioni

Il Capo III disciplina la fase di accertamento, verbalizzazione, contestazione e notificazione delle violazioni. Rispetto agli artt. 200 e 201 del codice vigente, lo schema distingue con maggiore precisione l'accertamento dalla contestazione e aggiorna l'intero procedimento all'uso di strumenti digitali, dispositivi di controllo remoto, piattaforme informatiche e notificazioni telematiche.

Articolo 138 – *Accertamento delle violazioni e strumenti utilizzabili*

La norma stabilisce che, quando il trasgressore è fermato nel luogo e nell'immediatezza del fatto, la violazione è accertata direttamente dall'organo di polizia stradale o dall'ausiliario. Per le violazioni commesse in occasione di sinistri o da cui derivino sinistri, l'accertamento può fondarsi su rilievi, riprese fotografiche o video, dispositivi installati sulla strada o sui veicoli e dati EDR, acquisiti con metodologie idonee a garantire integrità e conservazione. Nel codice vigente l'attenzione è posta soprattutto sulla contestazione immediata; lo schema chiarisce invece la fase logica anteriore dell'accertamento e riconosce espressamente il valore degli strumenti digitali e delle acquisizioni forensi.

Articolo 139 – *Accertamento a distanza delle violazioni e strumenti utilizzabili*

Nel Codice vigente le disposizioni sull'accertamento delle violazioni mediante dispositivi di rilevamento a distanza sono collocate principalmente nella disciplina della contestazione e della notificazione delle violazioni, accanto a previsioni riferite a specifiche fattispecie. La disposizione in esame riunisce in un articolo le violazioni rilevabili a distanza, gli strumenti utilizzabili e le principali condizioni del loro impiego.

Il comma 1 individua le violazioni che possono essere accertate mediante rilevamento a distanza. L'elenco comprende, tra l'altro, violazioni relative ai divieti di circolazione, alla segnaletica semaforica, alla velocità, alla posizione dei veicoli sulla carreggiata, ai passaggi a livello, alla precedenza degli utenti negli attraversamenti, al sorpasso e ad alcune ipotesi di fermata e sosta. Sono inoltre considerate violazioni concernenti l'uso dei dispositivi di protezione, la copertura assicurativa, i requisiti e le condizioni dei veicoli, nonché l'osservanza di determinate misure che ne limitano la circolazione. L'accertamento a distanza presso i passaggi a livello dotati di segnalazione luminosa è consentito dopo almeno tre secondi dall'entrata in funzione dei dispositivi.

La norma distingue gli strumenti utilizzabili secondo la violazione da accertare. Per le fattispecie indicate al comma 2 è previsto l'impiego di dispositivi approvati per l'accertamento automatico. Per il getto di rifiuti, la circolazione contromano e la fattispecie relativa alla so[illegible] dei monopattini

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

elettrici richiamata dalla disposizione possono essere utilizzati anche sistemi di registrazione audiovisiva, alle condizioni stabilite dal medesimo comma. Tali sistemi devono consentire di documentare compiutamente la violazione ed essere gestiti dagli organi di polizia stradale, nella loro esclusiva disponibilità. La disposizione regola inoltre il momento dell'accertamento e l'utilizzo delle registrazioni effettuate nelle ventiquattro ore precedenti.

Il comma 3 richiede dispositivi omologati per il rilevamento a distanza delle violazioni relative all'accesso alle zone a traffico limitato, alla velocità e ai limiti di dimensione e massa dei veicoli. Prevede altresì verifiche periodiche di funzionalità e taratura e rinvia, per l'individuazione delle strade e per le modalità di collocazione, segnalamento e impiego dei dispositivi destinati al controllo della velocità, alla disciplina adottata con il decreto ministeriale ivi indicato.

Per la circolazione in autostrada, il comma 4 consente l'impiego dei sistemi di videosorveglianza contemplati dal comma 2 anche per l'accertamento delle ulteriori violazioni espressamente elencate, riguardanti, tra l'altro, divieti di circolazione, uso delle corsie, manovre vietate, sosta e pagamento del pedaggio.

Il comma 5 disciplina la scelta dei tratti sui quali effettuare il rilevamento a distanza fuori dai centri abitati, sulle strade diverse dalle autostrade e dalle strade extraurbane principali. Per le violazioni alle quali si applica tale previsione, i tratti sono individuati dai prefetti tenendo conto dell'incidentalità e delle condizioni della strada e del traffico. Restano distinte le modalità previste per il controllo della velocità; la disposizione esclude inoltre dal proprio ambito l'accertamento a distanza delle violazioni relative all'accesso alle zone a traffico limitato collocate fuori dai centri abitati.

La documentazione fotografica o video prodotta dai sistemi impiegati costituisce atto di accertamento quanto alla circostanza che un determinato veicolo, identificato mediante la targa, circolava sulla strada al momento del rilevamento. Il comma 7 consente l'accertamento contemporaneo di più violazioni quando il dispositivo sia approvato o omologato per ciascuna di esse. Consente inoltre, nei limiti delle fattispecie indicate, di utilizzare le immagini acquisite per ulteriori accertamenti mediante il raffronto con banche dati esterne. Nell'impiego degli strumenti e delle altre fonti di prova si applicano le riduzioni o tolleranze previste dall'allegato III.3.

Le disposizioni finali regolano due situazioni specifiche. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria può installare a proprie spese, previa convenzione con l'ente proprietario o gestore della strada, i dispositivi destinati al controllo delle violazioni presso i passaggi a livello. Per il controllo in uscita da ambiti soggetti a divieti o limitazioni variabili nel tempo, il comma 10 prevede la disattivazione dei dispositivi quando eventi eccezionali e straordinari, dovuti a imprevedibili rallentamenti del traffico, determinino la permanenza involontaria dei veicoli nell'area; per il tempo massimo di permanenza è inoltre stabilita una tolleranza del 10 per cento.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Articolo 140 – *Verbale di accertamento delle violazioni*

La disposizione disciplina il verbale come atto documentale dell'accertamento e, quando avvenuta, della contestazione immediata. Prevede la possibilità di redazione informatica e in formato digitale nel rispetto del Codice dell'amministrazione digitale, individua elementi essenziali e registro cronologico dei verbali. Nel vigente codice la verbalizzazione è disciplinata in modo meno autonomo nell'ambito della contestazione. Lo schema attribuisce al verbale una funzione centrale e ne disciplina anche la conservazione digitale e la tracciabilità cronologica.

Articolo 141 – *Contestazione delle violazioni*

L'articolo stabilisce la regola della contestazione immediata al trasgressore e all'obbligato in solido presente. Se il verbale è analogico, ne è consegnata copia; se è digitale e depositato su piattaforma, è consegnato un documento di sintesi con codici di accesso. Sono poi elencati i casi in cui la contestazione immediata non è necessaria, tra cui impossibilità di raggiungere il veicolo, semaforo rosso, sorpassi, accertamenti con strumenti remoti o altre situazioni incompatibili con l'arresto immediato. La norma riprende il contenuto dell'articolo 200 vigente introducendone una novità significativa soprattutto nella disciplina del verbale digitale e nella sistemazione più chiara delle ipotesi di contestazione differita.

Articolo 142 – *Notificazione e comunicazioni*

Nel Codice vigente la notificazione delle violazioni è disciplinata principalmente dall'articolo 201, che regola i destinatari, i termini e le modalità di trasmissione del verbale. La disposizione in esame riordina tali profili e disciplina anche le comunicazioni aventi valore legale, i casi relativi ai veicoli immatricolati all'estero e alcune situazioni che richiedono verifiche prima della notificazione.

Quando non si procede alla contestazione immediata nei casi richiamati dalla norma, il verbale deve essere notificato al trasgressore o, se questi non è stato identificato, a uno dei soggetti obbligati in solido. Il termine ordinario è di novanta giorni dall'accertamento, ridotto a quarantacinque giorni nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga per mezzo di dispositivi o sistemi di rilevamento a distanza delle violazioni (comma 1, lettera f); per i residenti all'estero è previsto un termine di trecentosessanta giorni. La disposizione precisa da quando decorrono i termini qualora sia necessario acquisire i dati identificativi degli interessati e regola il caso della notificazione al proprietario successiva alla scadenza del termine concesso al locatario per il pagamento. Se, invece, la violazione è stata contestata immediatamente al solo trasgressore e questi non ha pagato nei termini, il verbale è notificato a un obbligato in solido entro venti giorni dalla scadenza dei medesimi termini.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Per le notificazioni e le comunicazioni aventi valore legale, il comma 3 prevede l'utilizzo della piattaforma per la notificazione digitale degli atti della pubblica amministrazione. Quando il suo impiego non sia possibile per un motivo documentato, la notificazione avviene mediante posta elettronica certificata presso il domicilio digitale o il domicilio speciale del destinatario. In assenza di tali domicili si procede per posta; nei casi di indifferibile e documentata urgenza la notificazione può essere effettuata anche tramite i soggetti indicati dalla disposizione. Sono inoltre disciplinati il recapito delle notifiche agli intestatari iscritti all'A.I.R.E., la validità delle notificazioni eseguite presso gli indirizzi risultanti dagli archivi indicati dalla norma e l'acquisizione, da parte degli organi di polizia stradale, delle informazioni necessarie all'identificazione dei destinatari.

Una disciplina specifica riguarda i veicoli immatricolati all'estero per i quali, a causa di documentate difficoltà oggettive, non sia possibile acquisire i dati del proprietario o di altro obbligato in solido, oppure non sia stato possibile notificare il verbale. In questi casi le risultanze dell'accertamento sono inserite in un elenco formato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base dei dati trasmessi dagli organi di polizia stradale. La disposizione consente la notificazione della violazione nei cinque anni successivi all'accertamento, quando gli organi di polizia stradale attestino, nel corso di un controllo, la circolazione del veicolo in Italia. Regola altresì la consultazione e l'aggiornamento dell'elenco, nonché la disponibilità di alcune sue informazioni nel rispetto della riservatezza personale.

Per i veicoli intestati a soggetti pubblici istituzionali, il termine ordinario di notificazione è sospeso, per un massimo di sessanta giorni, al fine di verificare l'eventuale sussistenza delle condizioni previste dall'articolo 4 della legge n. 689 del 1981. All'esito della verifica si procede all'archiviazione dell'accertamento oppure alla notificazione del verbale. La medesima disciplina è estesa ai veicoli ad uso speciale immatricolati e utilizzati esclusivamente per le attività di soccorso, antincendio, polizia o sicurezza indicate dalla norma, anche se intestati ad altri soggetti.

La disposizione pone infine le spese di notificazione a carico di chi è tenuto al pagamento della sanzione e conferma che, nei confronti del soggetto al quale il verbale non sia stato notificato entro il termine prescritto, si estingue l'obbligo di pagare la sanzione pecuniaria.

Articolo 143 - *Accertamento delle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 e dell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada*

Il Codice vigente già consente di applicare le sanzioni previste dalla normativa italiana alle violazioni delle regole europee sui tempi di guida, interruzione e riposo commesse in un altro Stato membro e accertate in Italia, purché non siano state già contestate in un altro Stato membro. Per l'esercizio dei ricorsi, il luogo della violazione è considerato quello dell'accertamento in

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Italia. La disposizione in esame raccoglie questa disciplina e ne definisce l'applicazione alle ulteriori fattispecie indicate.

Il comma 1 riguarda le violazioni del regolamento (CE) n. 561/2006 sanzionate ai sensi del Codice, commesse in un altro Stato membro e accertate in Italia dagli organi di polizia stradale. In tali casi si applicano le sanzioni previste dalla normativa italiana, salvo che la violazione sia già stata contestata in un altro Stato membro. Per l'esercizio dei rimedi amministrativi o giurisdizionali, il luogo della violazione coincide con quello dell'accertamento effettuato in Italia.

Il comma 2 estende la medesima disciplina alle violazioni dell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR), commesse in un altro Stato e accertate in Italia. Il comma 3 regola, secondo gli stessi criteri, le violazioni del regolamento (UE) n. 165/2014 commesse in un altro Stato membro: precisa sia la condizione della mancata precedente contestazione sia il criterio territoriale da utilizzare per l'eventuale esercizio dei rimedi amministrativi o giurisdizionali.

CAPO IV - Pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie e destinazione proventi

Il Capo IV disciplina pagamento, spese, rateizzazione, riscossione e destinazione dei proventi. Rispetto agli artt. 202, 202-bis, 206, 207 e 208 del codice vigente, lo schema mira a semplificare il sistema, chiarire gli effetti del pagamento e ridefinire la distribuzione dei proventi tra ente accertatore ed ente proprietario della strada.

Articolo 144 – *Del pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie*

Il Codice vigente prevede, come regola generale, il pagamento di una somma pari al minimo della sanzione entro sessanta giorni dalla contestazione o dalla notificazione, nonché la riduzione del 30 per cento se il pagamento avviene entro cinque giorni. La disposizione in esame conserva questi meccanismi e riunisce in un unico articolo le regole sul pagamento, le ipotesi particolari, le modalità di versamento e le conseguenze del mancato pagamento immediato quando richiesto.

Il comma 1 conferma la possibilità di pagare entro sessanta giorni una somma pari al minimo previsto per la violazione. Il pagamento in misura ridotta non è consentito quando dalla violazione consegue la confisca del veicolo: in tal caso il verbale è trasmesso al prefetto entro dieci giorni e si applica la disciplina richiamata dalla disposizione. Per alcune violazioni specificamente individuate, il comma 3 consente invece, entro lo stesso termine di sessanta giorni, il pagamento di una somma pari a un terzo del massimo previsto. Rientrano fra queste ipotesi il mancato rispetto dell'invito a

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

fermarsi, il rifiuto del conducente di esibire i documenti obbligatori e le ulteriori violazioni espressamente elencate.

Il comma 4 conferma la riduzione del 30 per cento della somma dovuta ai sensi del comma 1 in caso di pagamento entro cinque giorni. Tale riduzione non si applica alle violazioni per le quali è prevista la confisca del veicolo o il divieto di guida. Restano comunque applicabili le eventuali sanzioni accessorie e gli aumenti o le riduzioni della sanzione pecuniaria previsti dalle rispettive disposizioni del Codice.

Una disciplina specifica è prevista quando la violazione riguarda determinate situazioni connesse a veicoli immatricolati all'estero, a trasgressori residenti all'estero o agli altri casi indicati dal comma 5. In tali ipotesi è richiesto il pagamento immediato nelle mani dell'agente accertatore, ferme le eccezioni espressamente previste. Se il pagamento non avviene, deve essere versata una cauzione, il cui importo è determinato secondo i criteri stabiliti dal comma 6. La disposizione regola anche la restituzione delle cauzioni spettanti all'avente diritto, subordinandola alla presentazione di un'istanza, e la destinazione delle somme non reclamate entro il termine previsto.

In mancanza del versamento della cauzione, è disposto il divieto di marcia del veicolo fino all'adempimento dell'obbligo o al pagamento della sanzione, con affidamento del mezzo in custodia a spese del responsabile. Il comma 7 disciplina, inoltre, il caso in cui, per le violazioni commesse con i veicoli indicati dal comma 5, lettera a), il conducente o un altro obbligato in solido non sia presente al momento dell'accertamento. In tale situazione può essere disposto il blocco del veicolo in luogo del divieto di marcia; la norma regola altresì la sorte del veicolo non reclamato dopo la notificazione della violazione.

Quanto alle modalità di versamento, il pagamento può essere effettuato tramite pagoPA, conto corrente postale o altri strumenti elettronici. La disposizione consente l'uso di strumenti elettronici anche al momento della contestazione immediata e regola il rilascio della ricevuta e l'attribuzione delle spese di commissione. Stabilisce infine il criterio di arrotondamento all'unità di euro degli importi con decimali e precisa che un pagamento inferiore alla somma dovuta non estingue l'obbligazione.

Articolo 145 – *Pagamento delle spese di accertamento e di notificazione*

Il Codice vigente pone a carico di chi è tenuto al pagamento della sanzione le spese di accertamento e di notificazione. La disposizione in esame precisa quali somme debbano essere corrisposte insieme alla sanzione e individua i limiti entro i quali le spese possono essere addebitate al trasgressore o all'obbligato in solido.

Nei termini previsti per il pagamento della sanzione devono essere pagate anche le spese di accertamento e di notificazione. Sono inoltre dovute, ove previste, le maggiorazioni richieste per il mancato pagamento di oneri o

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

tariffe indicati nel verbale e le spese sostenute per l'esecuzione delle sanzioni accessorie, qualora non siano già state corrisposte al momento della loro applicazione. Il pagamento della sola sanzione, in assenza del pagamento integrale delle somme dovute, non estingue la violazione.

Le spese sostenute per individuare il trasgressore sono poste a carico di quest'ultimo o dell'obbligato in solido, unitamente alle spese di accertamento, purché siano analiticamente documentate. La disposizione esclude invece da tali spese quelle sostenute per l'impiego delle apparecchiature utilizzate per accertare la violazione, nonché i costi di assistenza legale, recupero del credito e gestione amministrativa del procedimento sanzionatorio successivi alla notificazione del verbale.

Articolo 146 – *Rateizzazione del pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie*

La disposizione consente la rateizzazione delle somme dovute per violazioni accertate con uno stesso verbale, di importo superiore a 200 euro, nei confronti di soggetti in condizioni economiche disagiate. Disciplina requisiti reddituali, presentazione dell'istanza, numero e importo delle rate, interessi, decadenza e effetti della richiesta sul pagamento ridotto. Il riferimento è l'art. 202-bis vigente. Lo schema mantiene il meccanismo della rateazione ma ne coordina l'applicazione con i nuovi importi, con le spese e con la possibile evoluzione dei criteri economici previsti dalla delega.

Sotto il profilo procedurale, viene precisato che l'istanza di rateizzazione deve essere presentata all'autorità competente all'adozione dell'ordinanza-ingiunzione: al prefetto quando la violazione è stata accertata dagli organi statali di polizia stradale, ovvero al presidente della giunta regionale, al presidente della provincia o al sindaco quando l'accertamento è stato effettuato da funzionari, ufficiali ed agenti delle regioni, delle province e dei comuni. La disposizione individua conseguentemente nell'autorità destinataria dell'istanza il soggetto competente a valutarne l'ammissibilità e a comunicare l'eventuale accoglimento della richiesta, con la trasmissione del piano rateale e delle relative scadenze. Viene, inoltre, confermato il meccanismo di sospensione del termine per il pagamento fino alla decisione sull'istanza, nonché il principio del silenzio-rigetto decorso il termine previsto per la pronuncia dell'amministrazione. In caso di rigetto, il termine per il pagamento riprende a decorrere dalla comunicazione del provvedimento negativo.

La disposizione ribadisce, altresì, che la presentazione della richiesta di rateizzazione costituisce una scelta alternativa rispetto ai rimedi impugnatori previsti dall'ordinamento, comportando la rinuncia alla proposizione del ricorso al prefetto e dell'opposizione davanti al giudice di pace.

Articolo 147 – *Riscossione coattiva*

Nel Codice vigente, quando non è stato effettuato il pagamento né è stato proposto ricorso nei termini, il verbale costituisce titolo esecutivo per una

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot. 2026/0001725/TN

somma pari alla metà del massimo della sanzione edittale, oltre alle spese di procedimento. La riscossione è disciplinata mediante il rinvio alla legge n. 689 del 1981. La disposizione in esame conserva la regola generale sulla formazione del titolo esecutivo, ma disciplina in modo più articolato la determinazione delle somme dovute e le attività che precedono l'esecuzione.

Il comma 1 prevede che, in assenza di pagamento e di rimedi amministrativi o giurisdizionali, il verbale costituisca titolo esecutivo per una somma pari alla metà del massimo della sanzione edittale, tenendo conto degli eventuali aumenti o riduzioni previsti dal Codice. Il comma 2 introduce una disciplina specifica per il pagamento insufficiente di non oltre il 30 per cento rispetto alla somma richiesta: in questo caso il titolo esecutivo è formato per una somma pari a un terzo del massimo edittale, dalla quale si tiene conto di quanto già versato nei termini. È inoltre esclusa la riscossione coattiva delle somme il cui importo complessivo, comprensivo di interessi e sanzioni, sia inferiore a dieci euro.

Per l'avvio e la gestione della riscossione la disposizione richiama la disciplina prevista dalla legge n. 160 del 2019 ed esclude l'applicazione delle maggiorazioni contemplate dall'articolo 27 della legge n. 689 del 1981. Regola, inoltre, il caso delle violazioni commesse con veicoli immatricolati all'estero, quando difficoltà oggettive impediscano di avviare la riscossione nei confronti del conducente, del proprietario o di altro obbligato in solido: entro cinque anni la riscossione può essere attivata nei confronti di chi sia trovato alla guida del medesimo veicolo.

Il pagamento delle somme dovute ai sensi dei commi 1 e 2, anche se effettuato dopo sessanta giorni dalla contestazione o dalla notificazione, evita l'avvio della riscossione coattiva purché intervenga prima della notifica dell'avviso di accertamento.

Nei trenta giorni successivi alla notificazione del dettaglio degli addebiti, il trasgressore può chiedere la rateazione della somma richiesta. La disposizione rinvia, per il relativo procedimento, alle discipline indicate distintamente per le entrate spettanti agli enti locali e per quelle spettanti agli organi statali. L'obbligo di comunicare preventivamente l'importo dovuto e la possibilità di richiederne la rateazione consentono al destinatario di conoscere il credito azionato e di provvedere al pagamento prima dell'esecuzione.

Articolo 148 – *Destinazione dei proventi*

La disposizione in esame dispone una semplificazione delle disposizioni in tema di destinazione dei proventi derivanti dalle violazioni del presente codice, finalizzata ad accorpare in un unico articolo le regole di cui agli articoli 208 e 142 del codice della strada, rispettivamente dedicate al riparto dei proventi derivanti dalle violazioni del codice della strada diverse dai limiti di velocità e la disciplina speciale riferita ai proventi connessi alle violazioni dei limiti di velocità mediante utilizzo di sistemi di rilevazione da remoto. Le

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

esigenze di semplificazione perseguite dall'articolo in esame confermano il regime di riparto dei proventi tra i diversi enti proprietari delle strade e responsabili degli accertamenti su strada previsti a legislazione vigente. Al contempo, si intende promuovere il reinvestimento delle entrate in esame in spese di manutenzione e di potenziamento della sicurezza delle infrastrutture stradale, nonché, in generale, l'utilizzo dei proventi per finalità connesse alla circolazione stradale.

A legislazione vigente, per le violazioni diverse dal superamento dei limiti di velocità trova applicazione l'articolo 208, che attribuisce integralmente i proventi all'ente dal quale dipende l'organo che ha effettuato l'accertamento. Pertanto, le somme affluiscono allo Stato quando l'accertamento è svolto da organi statali e, rispettivamente, a regioni, province e comuni quando la violazione è rilevata da personale appartenente a tali enti.

Le quote spettanti allo Stato sono attualmente destinate al finanziamento di attività riconducibili alla sicurezza stradale, tra cui l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, la realizzazione di studi e ricerche, le iniziative di educazione stradale, nonché interventi di assistenza e previdenza per il personale delle Forze di polizia. Una parte delle risorse è, inoltre, destinata ad attività di ricerca e promozione della sicurezza dei veicoli e al sostegno dei programmi di educazione stradale in ambito scolastico.

Per quanto concerne gli enti territoriali, l'articolo 208 prevede che almeno il 50 per cento dei proventi sia destinato a finalità specificamente connesse alla sicurezza stradale, quali la manutenzione e l'ammodernamento delle infrastrutture e della segnaletica, la tutela degli utenti vulnerabili, la promozione della mobilità ciclistica, il rafforzamento delle attività di controllo e l'acquisizione di mezzi e attrezzature per i corpi di polizia locale.

La disciplina vigente attribuisce, inoltre, carattere facoltativo all'utilizzo di una quota dei proventi per misure di assistenza e previdenza del personale della polizia locale nonché per assunzioni stagionali o forme flessibili di lavoro, senza configurare un vincolo destinato al finanziamento di spese obbligatorie.

Per le sole violazioni dei limiti di velocità, accertate mediante dispositivi di rilevazione automatica, il regime vigente distingue tra strade in concessione, per le quali continua ad applicarsi il criterio generale dell'articolo 208, e strade appartenenti a enti territoriali, per le quali opera il meccanismo previsto dall'articolo 142, che ripartisce i proventi in misura paritaria tra ente accertatore ed ente proprietario della strada.

Le risorse derivanti dalle sanzioni per eccesso di velocità sono integralmente vincolate a interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali nonché al potenziamento delle attività di controllo e accertamento delle violazioni.

Dall'analisi della disciplina vigente emerge che i proventi delle sanzioni del codice della strada sono, in larga misura, assoggettati a specifici vincoli di

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

destinazione e devono essere impiegati per finalità connesse alla sicurezza stradale, al miglioramento delle infrastrutture e al rafforzamento delle attività di controllo, ferma restando la discrezionalità riconosciuta nell'utilizzo del 50% dei proventi accertate dagli enti locali ai sensi dell'articolo 208.

Tanto premesso, l'articolo in esame:

a) **conferma il generale regime di riparto dei proventi previsto a legislazione vigente;**

b) **con riferimento ai proventi devoluti allo Stato, conferma i vincoli previsti dall'articolo 208 del vigente Codice;**

c) **per quanto riguarda, invece, le entrate degli enti diversi dallo Stato, la disposizione prevede che i proventi siano destinati:**

- **in misura almeno pari al 30 per cento, alla realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi comprese l'illuminazione pubblica, la segnaletica e le barriere di protezione; tali interventi dovranno essere realizzati sulle strade su cui sono effettuati gli accertamenti tramite la stipula di apposite convenzioni con gli enti proprietari delle strade diversi dall'ente da cui dipende l'organo accertatori**
- **per la restante quota, al potenziamento dell'attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, ovvero alle altre attività funzionali alla sicurezza stradale o alla promozione della cultura della sicurezza stradale, incluse le spese relative al personale a qualsiasi titolo impiegato nell'ambito delle predette finalità. I citati enti potranno dar conto delle destinazioni che sono state individuate a valere su tale quota di proventi nelle prescritte relazioni annuali.**

Le disposizioni del presente articolo sono, dunque, preordinate a valorizzare il rapporto tra sanzioni riscosse e utilizzo dei proventi per attività di sicurezza stradale sul territorio di riferimento, valorizzando gli investimenti sulle infrastrutture stradali e superando la logica delle quote di destinazione vincolate per specifiche finalità, nella consapevolezza che i fabbisogni specifici di sicurezza stradale possono variare nelle diverse realtà locali.

CAPO V – Rimedi amministrativi e giurisdizionali

Il Capo V disciplina i rimedi contro il verbale e le iniziative dell'amministrazione per correggere atti manifestamente errati. Rispetto agli artt. 203, 204, 204-bis e 205 del codice vigente, lo schema conserva la doppia

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

tutela amministrativa e giurisdizionale, ma la coordina con digitalizzazione, archiviazione d'ufficio e sospensione delle sanzioni accessorie.

Articolo 149– *Archiviazione d'ufficio del verbale*

La disposizione consente al responsabile dell'ufficio o comando di archiviare d'ufficio il verbale e gli atti conseguenti quando la notifica sia avvenuta a soggetto estraneo, a persona non più proprietaria o obbligata in solido, in luogo errato, oltre i termini o in altre ipotesi di evidente illegittimità o insussistenza dell'obbligo. Nel codice vigente l'annullamento in autotutela è possibile secondo i principi generali, ma non è disciplinato in modo così espresso nel Titolo VI. Lo schema rafforza la tutela amministrativa preventiva e riduce il contenzioso inutile.

Articolo 150 – *Impugnazione del verbale di accertamento*

L'articolo disciplina il ricorso al prefetto entro sessanta giorni, da trasmettere all'ufficio o comando accertatore anche per via telematica tramite PEC o altri servizi certificati. Sono regolati documenti, audizione personale, termini per la trasmissione degli atti al prefetto e inammissibilità in caso di pagamento ridotto. Il raffronto è con l'art. 203 vigente. Lo schema mantiene la tutela prefettizia ma la aggiorna agli strumenti digitali e al Codice dell'amministrazione digitale.

Articolo 151 – *Ordinanza-ingiunzione del Prefetto*

La norma regola il provvedimento prefettizio: se il ricorso è infondato, il Prefetto emette ordinanza motivata di pagamento; se è fondato, dispone l'archiviazione. La somma ingiunta è determinata in misura non inferiore al minimo edittale aumentato di un terzo, oltre spese. Nel codice vigente l'art. 204 prevede, in caso di rigetto, il pagamento di una somma non inferiore al doppio del minimo. La differenza è rilevante: lo schema attenua l'effetto dissuasivo del rigetto del ricorso, rendendolo più proporzionato, e conserva termini perentori e garanzie procedimentali.

Articolo 152 – *Sospensione dell'esecuzione della sanzione accessoria*

L'articolo consente di chiedere, insieme al ricorso prefettizio, la sospensione dell'esecuzione della sanzione accessoria quando sussistano gravi e circostanziate ragioni. Il responsabile dell'ufficio trasmette gli atti al prefetto con parere e il prefetto decide in tempi brevi. Il codice vigente disciplina la sospensione in modo più frammentario e prevalentemente nell'ambito dei singoli istituti. Lo schema introduce una regola generale, garantendo equilibrio tra esecutività della sanzione accessoria e tutela dell'interessato.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Articolo 153 – *Opposizione avverso il verbale di accertamento e all'ordinanza-ingiunzione*

La disposizione conferma la possibilità di proporre opposizione al giudice di pace in alternativa al ricorso prefettizio e disciplina l'opposizione contro l'ordinanza-ingiunzione, richiamando il decreto legislativo n. 150 del 2011. Il raffronto è con gli artt. 204-bis e 205 vigenti. Lo schema conserva la tutela giurisdizionale e la coordina con il nuovo assetto dei rimedi amministrativi, precisando anche il rapporto tra opposizione, pagamento e determinazione della sanzione.

CAPO VI – Misure cautelari

Il Capo VI raccoglie misure di natura cautelare oggi collocate in punti diversi del codice vigente, in particolare nella disciplina della revisione della patente, dei requisiti soggettivi, della revisione straordinaria dei veicoli e dei poteri ministeriali in materia di sicurezza dei prodotti. La scelta assicura una maggiore distinzione tra sanzione accessoria, che consegue all'illecito, e misura cautelare, che mira a prevenire un pericolo o verificare la permanenza dei requisiti.

Articolo 154 – *Revisione della patente di guida e di altri titoli abilitativi*

Il Codice vigente prevede la revisione della patente quando sorgano dubbi sulla permanenza dei requisiti fisici e psichici o dell'idoneità tecnica alla guida e individua alcune situazioni nelle quali la revisione è obbligatoria. La disposizione in esame riordina tale disciplina, precisando gli adempimenti richiesti al titolare, le competenze degli uffici e del prefetto e le conseguenze della mancata sottoposizione agli accertamenti.

Quando è disposta la revisione, il titolare della patente deve presentare entro trenta giorni l'istanza per l'esame di idoneità tecnica oppure prenotare la visita medica, secondo l'accertamento richiesto. L'esito è comunicato agli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per gli eventuali provvedimenti sul titolo di guida. La disposizione individua, inoltre, i casi in cui la revisione deve essere sempre disposta, tra i quali figurano determinati sinistri con lesioni gravi, violazioni commesse da conducenti minorenni, stati di coma protratti e l'accertamento di patologie incompatibili con la guida. È considerata anche l'ipotesi in cui il conducente appaia manifestamente incapace, seppure temporaneamente, di provvedere a sé stesso: in tal caso l'organo di polizia inibisce immediatamente la guida e affida la persona alle cure sanitarie o ai familiari.

La norma disciplina separatamente i casi nei quali il prefetto può disporre la visita medica, in relazione agli accertamenti riguardanti la guida in stato di ebbrezza o dopo l'assunzione di stupefacenti, al rifiuto dei relativi controlli e

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

alle altre situazioni espressamente indicate. Precisa, inoltre, le modalità con cui gli organi di polizia stradale e, nei casi previsti, i medici comunicano agli uffici competenti i fatti rilevanti ai fini della revisione.

Il provvedimento che invita l'interessato a sottoporsi alla visita o all'esame è notificato secondo le modalità previste dal Codice. Se il titolare non presenta l'istanza o non prenota la visita entro il termine prescritto, il divieto di guida opera dal giorno successivo alla scadenza, senza necessità di un ulteriore provvedimento, ed è annotato nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. Il medesimo divieto si applica qualora l'interessato non si presenti alla visita o all'esame tempestivamente prenotati; esso permane fino al superamento dell'accertamento con esito favorevole.

Per i casi di guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti richiamati dall'articolo 170, comma 2, qualora sia stata disposta la visita medica e il conducente sia ritenuto idoneo, la validità della patente non può superare un anno. Alla successiva conferma non può superare tre anni e, alle conferme seguenti, cinque anni. Negli altri casi resta ferma la disciplina sulla validità della patente richiamata dalla disposizione.

Infine, quando la patente militare o di servizio sia revocata per incapacità tecnica accertata all'esito del procedimento di revisione previsto dal relativo ordinamento, il competente Ufficio della Motorizzazione Civile deve esserne informato, affinché possa valutare l'eventuale adozione dei provvedimenti di revisione di propria competenza.

Articolo 155 – *Sospensione e revoca dei documenti di guida e dei titoli abilitativi e dei documenti di circolazione per mancanza dei requisiti*

Nel Codice vigente le disposizioni relative alla revisione, alla sospensione e alla revoca della patente per mancanza dei requisiti sono collocate in articoli distinti. La disposizione in esame riunisce le conseguenze del venir meno dei requisiti necessari per mantenere il titolo di guida o l'immatricolazione del veicolo, distinguendole dalle sanzioni accessorie del divieto di guida e del divieto di marcia.

Fuori dai casi disciplinati dall'articolo 135, gli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti revocano la patente o altro titolo abilitativo rilasciato in Italia quando il titolare abbia perduto in modo permanente i requisiti fisici e psichici prescritti, risulti non più idoneo all'esito della revisione oppure abbia ottenuto la sostituzione della propria patente con una rilasciata da uno Stato estero. Alla revoca della patente consegue anche la revoca della carta di qualificazione del conducente o del certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB.

Quando, invece, l'accertamento sanitario svolto per la conferma di validità o nell'ambito della revisione evidenzia una perdita temporanea dei requisiti fisici e psichici, è disposta la sospensione a tempo indeterminato del titolo, salve le diverse previsioni espressamente richiamate dalla norma. La

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

sospensione permane finché l'interessato non produce la certificazione della commissione medica locale attestante il recupero dei requisiti prescritti.

La disposizione prevede inoltre, fuori dai casi disciplinati dall'articolo 131, la revoca dell'immatricolazione in Italia del veicolo giudicato non più idoneo a circolare a seguito della visita di revisione, oppure per il quale siano venuti meno i requisiti amministrativi che ne avevano consentito l'immatricolazione. Il relativo provvedimento è notificato al proprietario anche se il veicolo non è nella sua disponibilità. Sono disciplinate anche la notificazione delle misure riguardanti i titoli di guida e la possibilità di proporre ricorso gerarchico al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti contro i soli provvedimenti individuati dal comma 6.

Cessate le cause che hanno determinato la revoca della patente, l'interessato in possesso dei requisiti fisici e psichici richiesti può conseguire una nuova patente, previo superamento dell'esame, per una categoria non superiore a quella precedentemente posseduta. In tale ipotesi non si applicano i criteri di propedeuticità previsti per le categorie C, D ed E e le limitazioni per i neopatentati sono riferite alla data di rilascio della patente revocata. Le disposizioni dell'articolo si applicano anche ai certificati di idoneità alla guida dei filoveicoli, per fatti derivanti dalla guida degli stessi.

Articolo 156 – *Provvedimenti per mancanza dei requisiti soggettivi per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di biciclette a pedalata assistita*

L'articolo disciplina la revoca della patente nei confronti di chi, dopo il rilascio, si trovi in condizioni soggettive ostative al conseguimento del titolo; regola il periodo minimo prima del nuovo conseguimento e prevede misure per soggetti privi dei requisiti soggettivi. La norma contiene anche disposizioni sull'interdizione alla conduzione di biciclette a pedalata assistita. Il raffronto è con l'articolo 120 vigente e con disposizioni speciali. Lo schema aggiorna e ricolloca la materia nel Capo delle misure cautelari, valorizzando la prevenzione del rischio connesso alla persona.

Articolo 157 – *Revisione straordinaria dei veicoli*

Nel Codice vigente la revisione straordinaria è disciplinata nell'ambito delle disposizioni generali sulla revisione dei veicoli. La norma in esame ne precisa i presupposti e le conseguenze quando emergano elementi che pongono in dubbio l'idoneità del veicolo alla circolazione.

In occasione del rilievo di un sinistro stradale o dell'accertamento di una violazione, gli organi di polizia stradale segnalano agli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i danni, le alterazioni, le manomissioni o le inefficienze dei veicoli immatricolati in Italia che riguardino caratteristiche e dispositivi essenziali per la sicurezza. La segnalazione è prevista anche per i veicoli adibiti ai trasporti indicati dalla norma che

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

circolino con il certificato scaduto e per quelli alimentati a GPL, LNG o metano le cui bombole non siano state revisionate nei termini. In tali casi, ferme le sanzioni applicabili alle violazioni accertate, gli uffici ministeriali dispongono la revisione straordinaria con provvedimento notificato al proprietario e possono stabilire che sia effettuata presso un'officina autorizzata. Fuori da queste ipotesi, gli stessi uffici possono ordinare la revisione di singoli veicoli quando sorgano dubbi sulla permanenza dei requisiti prescritti di sicurezza, rumorosità o inquinamento.

La disposizione regola anche le conseguenze dell'inadempimento dell'obbligo di revisione. Se il proprietario non sottopone il veicolo alla visita o non ne prenota l'effettuazione entro il termine prescritto, il veicolo non può circolare sul territorio nazionale fino al superamento degli accertamenti con esito favorevole. Il divieto decorre dal giorno successivo alla scadenza indicata nell'invito, senza necessità di un ulteriore provvedimento, ed è annotato nell'archivio nazionale dei veicoli. Esso può concorrere con altre sanzioni accessorie riguardanti il veicolo, alle quali la disposizione attribuisce prevalenza.

Articolo 158 – *Misure cautelari per inottemperanza degli obblighi dei costruttori, degli importatori e dei distributori*

L'articolo prevede che, in caso di violazione degli obblighi posti a carico di costruttori, importatori e distributori, il Ministero diffidi il soggetto inottemperante ad adempiere entro novanta giorni e, in caso di ulteriore inadempimento, adotti i provvedimenti cautelari necessari a garantire la sicurezza della circolazione. Nel codice vigente non vi è una disciplina altrettanto organica in sede sanzionatoria generale. La norma si collega al nuovo Titolo dedicato ai veicoli e alla sicurezza della filiera produttiva, introducendo un presidio preventivo a tutela degli utenti.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

TITOLO IV

PREMESSA

Nel richiamare quanto affermato nelle premesse, ci si limita nel presente paragrafo ad evidenziare come il nuovo Titolo IV intende raccogliere in modo unitario la disciplina dei reati connessi alla circolazione stradale, delle sanzioni amministrative accessorie che ne conseguono e delle relative procedure applicative. La collocazione in un titolo autonomo rende immediatamente ricostruibile il rapporto tra fattispecie penale, misura accessoria e procedimento di esecuzione, superando la dispersione che caratterizza il codice vigente.

L'intervento persegue tre obiettivi tra loro connessi. In primo luogo, riordina disposizioni oggi distribuite in più parti del decreto legislativo n. 285 del 1992 e in ulteriori fonti, migliorando la conoscibilità delle regole e la certezza del diritto. In secondo luogo, razionalizza le conseguenze amministrative dei reati mediante categorie uniformi, fondate, per quanto riguarda la persona, sul divieto di guida temporaneo o permanente e, per quanto riguarda il veicolo, sul divieto di marcia in luogo del fermo amministrativo. In terzo luogo, rafforza l'effettività e la tempestività dell'azione amministrativa, sostituendo, ove possibile, gli adempimenti connessi alla materiale disponibilità del documento di guida con provvedimenti registrati e comunicati telematicamente nelle banche dati competenti.

Le scelte operate rispondono ai principi di proporzionalità, prevenzione, responsabilità dell'utente ed effettività della risposta sanzionatoria. La graduazione delle misure tiene conto della gravità e della concreta offensività delle condotte; la continuità tra fase cautelare e fase definitiva evita vuoti di tutela; l'estensione delle misure ai titolari di patenti estere e ai soggetti non ancora abilitati assicura uniformità applicativa. Il Titolo IV si compone di due capi.

CAPO I - Principi generali e sanzioni amministrative accessorie conseguenti a reati

Il Capo I riunisce le disposizioni generali sull'accertamento e sulla cognizione dei reati, le sanzioni e le misure amministrative accessorie riguardanti la guida e il veicolo e le relative procedure. Rispetto al codice vigente, la disciplina è stata razionalizzata e resa coerente con l'introduzione delle nuove categorie del divieto di guida e del divieto di marcia.

Articolo 159 - *Accertamento e cognizione dei reati previsti dal presente codice e connessione obiettiva*

L'articolo riunisce e coordina le disposizioni attualmente contenute negli articoli 220 e 221 del codice vigente. È confermato l'obbligo dell'agente o dell'organo accertatore di informare senza ritardo il pubblico ministero, ai

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

sensi dell'articolo 347 del codice di procedura penale, quando la violazione integra un reato o quando dalla violazione derivi un reato contro la persona. È altresì mantenuto l'obbligo della cancelleria di comunicare al prefetto del luogo nel quale è stato commesso il fatto, la sentenza o il decreto definitivi.

La disposizione disciplina, inoltre, la connessione obiettiva tra illecito penale e violazione amministrativa. Quando l'esistenza del reato dipende dall'accertamento di una violazione amministrativa per la quale non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta, il giudice penale decide anche su tale violazione e applica la relativa sanzione con la sentenza di condanna. La competenza del giudice penale in ordine alla violazione amministrativa viene meno se il procedimento penale si chiude per estinzione del reato o per difetto di una condizione di procedibilità. Qualora l'autorità giudiziaria ravvisi soltanto una violazione amministrativa, gli atti sono restituiti all'ufficio o comando segnalante e i termini del procedimento amministrativo decorrono dalla ricezione degli atti.

Articolo 160 - *Sanzioni amministrative accessorie riguardanti la guida e conseguenti all'accertamento di reati*

Nel Codice vigente, quando dalla violazione delle norme sulla circolazione derivano danni alle persone, il giudice applica, secondo i casi, la sospensione o la revoca della patente. Il comma 1 della disposizione in esame conserva il riferimento ai danni alle persone e stabilisce che il giudice, con la sentenza di condanna o con il provvedimento adottato ai sensi dell'articolo 444 del codice di procedura penale, applichi le sanzioni amministrative pecuniarie previste dal Codice per le quali non sia già stato effettuato il pagamento in misura ridotta, nonché la sanzione accessoria del divieto di guida, determinata secondo le disposizioni dell'articolo sulla base della gravità dei danni prodotti. Il giudice determina la durata del divieto di guida, quando questo è disposto a tempo determinato, nonché, nei casi di divieto di guida permanente, il periodo durante il quale è precluso il conseguimento di un nuovo titolo abilitativo, tenendo conto della gravità dei danni cagionati.

Per l'omicidio stradale e le lesioni personali stradali, i commi 2 e 3 prevedono il divieto di guida permanente, che comporta, per i titolari di patente rilasciata in Italia, la revoca della patente o di altro titolo abilitativo. La norma differenzia, in relazione alla fattispecie di reato e alle circostanze che la accompagnano, il periodo prima del quale l'interessato può conseguire una nuova patente, anche mediante conversione di un titolo estero. Nelle ipotesi di aumento di tale periodo, l'impiego della locuzione «fino a» consente di graduarne la durata entro il limite previsto, tenendo conto del caso concreto. Questa possibilità di graduazione riguarda gli effetti del divieto permanente sul conseguimento di un nuovo titolo. I citati commi recano una clausola di salvezza al fine di un coordinamento con la possibilità, prevista dal comma 4, di applicare, in alternativa, un divieto di guida temporaneo. -

Il comma 4 consente al giudice, per le fattispecie ivi indicate di omicidio stradale e di lesioni personali stradali, di disporre, tenuto conto della gravità

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

dei danni cagionati, un divieto di guida a tempo determinato di durata non superiore a quattro anni nel primo caso e due anni nel secondo. La scelta risponde all'esigenza di evitare che alla condanna consegua indistintamente la revoca del titolo per condotte alle quali lo stesso ordinamento attribuisce un diverso grado di gravità. Con la sentenza n. 88 del 2019, la Corte costituzionale ha infatti ritenuto irragionevole l'automatismo della revoca nelle ipotesi di omicidio stradale e di lesioni personali stradali gravi o gravissime in cui non ricorrano le aggravanti della guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti previste dai commi secondo e terzo degli articoli 589-bis e 590-bis del codice penale. Per le fattispecie di base e per quelle aggravate contemplate dai commi quarto, quinto e sesto dei medesimi articoli, la Corte ha riconosciuto la necessità che il giudice possa valutare le circostanze del fatto e scegliere, in rapporto alla gravità della condotta, una misura temporanea in luogo della revoca. Il comma 4 traduce tale esigenza di valutazione individuale nella disciplina del divieto di guida, individuando le fattispecie per le quali è ammessa la scelta e riprendendo, per la durata massima del divieto temporaneo, i limiti di quattro e due anni delle misure richiamate dalla pronuncia.

Per le lesioni personali colpose di cui all'articolo 590, primo comma, del codice penale, il comma 5 prevede un divieto di guida da quindici giorni a tre mesi, aumentato da un terzo alla metà nelle ipotesi di ebbrezza o alterazione indicate dalla disposizione. La norma disciplina, inoltre, gli effetti del divieto permanente per i titolari di patenti rilasciate all'estero e consente al giudice, nell'ipotesi prevista di recidiva reiterata specifica, di applicare il divieto permanente in luogo di quello temporaneo. In tali ipotesi, il giudice determina la durata della revoca della patente, in misura non inferiore a due anni e non superiore a tre anni.

Articolo 161 - *Disposizioni generali sulla sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida conseguente all'accertamento di violazioni*

La disposizione detta disposizioni generali relative alla sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida, fatte salve le specifiche disposizioni dell'articolo 160.

Il comma 1 individua l'ambito applicativo della disciplina, stabilendo che, ogniqualvolta il Titolo IV preveda l'irrogazione del divieto di guida, trovino applicazione le disposizioni contenute nel presente articolo. La norma assicura così uniformità di trattamento e coordinamento sistematico delle diverse fattispecie nelle quali tale misura accessoria è prevista.

Il comma 2 prevede la riduzione fino a un terzo della sanzione accessoria del divieto di guida di durata non superiore a quattro anni in caso di definizione del procedimento mediante applicazione della pena su richiesta delle parti ai sensi degli articoli 444 e seguenti del codice di procedura penale.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Il comma 3 prevede il divieto di condurre veicoli per i quali è richiesto il possesso della patente di guida o di altro titolo abilitativo per tutta la durata del divieto di guida e la violazione del divieto di guida permanente è considerata come guida senza aver mai conseguito la patente. La disposizione richiama le disposizioni di cui all'articolo 135, commi 10 e 12.

Il comma 4 chiarisce che il divieto di guida è applicato anche nei casi in cui venga concessa la sospensione condizionale della pena. La disposizione prevede altresì che, nei casi di esclusione della punibilità per particolare tenuità del fatto ai sensi dell'articolo 131-bis del codice penale, il giudice possa comunque applicare il divieto di guida previsto per la violazione accertata.

Articolo 162 - *Misure cautelari amministrative riguardanti la guida conseguenti all'accertamento di reati ovvero di violazioni da cui derivino danni alle persone*

Nel Codice vigente le misure provvisorie sulla guida conseguenti all'accertamento di reati sono collegate al ritiro della patente e al successivo intervento del prefetto. La disposizione in esame disciplina la fase cautelare attraverso il divieto provvisorio di guida, distinguendo la misura immediata adottata nella prima fase dal provvedimento prefettizio destinato a operare nelle more della definizione del giudizio.

Il comma 1 prevede che, nelle ipotesi di reato per le quali è stabilita la sanzione accessoria del divieto di guida, l'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore disponga immediatamente un divieto provvisorio della durata di trenta giorni, comunicando la misura alla prefettura entro dieci giorni. Il prefetto interviene nei venti giorni successivi alla ricezione della comunicazione e dispone, nelle more della definizione del giudizio, il divieto provvisorio fino a un massimo di due anni. La durata della prima misura e i termini delle successive attività sono coordinati affinché la valutazione prefettizia possa intervenire prima della sua scadenza: la previsione di venti giorni per il prefetto, unitamente ai dieci giorni stabiliti per la trasmissione, è diretta ad assicurare continuità tra il divieto immediato e quello cautelare prefettizio, evitando un intervallo privo di tutela.

Il comma 2 applica la medesima scansione temporale ai reati richiamati dall'articolo 160, commi 2, 3 e 4. In tali ipotesi, l'organo che ha proceduto al rilievo del sinistro dispone l'immediato divieto provvisorio di guida per trenta giorni e comunica la misura alla prefettura, accompagnandola con una sommaria descrizione dei fatti che ne hanno determinato l'applicazione. Il prefetto provvede nei successivi venti giorni e, qualora sussistano fondati elementi di un'evidente responsabilità, dispone un divieto provvisorio fino a tre anni nei casi previsti dall'articolo 160, comma 4, oppure fino a cinque anni in quelli previsti dai commi 2 e 3 del medesimo articolo. Anche in questo caso la riduzione del termine assegnato al prefetto è funzionale al raccordo tra la misura immediata di trenta giorni e il successivo provvedimento cautelare. Se

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

interviene una sentenza di condanna non definitiva, il divieto provvisorio può essere prorogato fino a un massimo di dieci anni.

La disposizione prevede inoltre che il prefetto disponga l'immediata cessazione del divieto adottato nella prima fase quando non ravvisi fondati elementi di un'evidente responsabilità e regola la cessazione della sua efficacia al momento dell'adozione del provvedimento prefettizio o, in mancanza, alla scadenza del termine previsto. Contro i provvedimenti indicati è ammesso ricorso al giudice di pace. Il divieto è comunicato per via telematica all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida o, per i titolari di patente estera, alla banca dati prevista per tali conducenti; durante la sua efficacia è vietato guidare e trovano applicazione le disposizioni richiamate dall'articolo 135.

Articolo 163 - *Sanzioni accessorie riguardanti il veicolo conseguenti a reati*

Nel Codice vigente le sanzioni amministrative accessorie riguardanti il veicolo che conseguono all'accertamento di reati sono disciplinate principalmente attraverso il sequestro finalizzato alla confisca e il fermo amministrativo. La disposizione in esame riconduce tali misure alla disciplina della confisca e del divieto di marcia, regolando sia gli interventi adottati nell'immediatezza dell'accertamento sia i provvedimenti conseguenti alla definizione del procedimento penale.

Quando per il reato è prevista la confisca del veicolo, l'organo accertatore procede al sequestro e il relativo verbale è trasmesso alla prefettura, entro dieci giorni, insieme a una sommaria descrizione dei fatti che hanno determinato l'applicazione della misura. Divenuta irrevocabile la sentenza o il decreto, il cancelliere ne trasmette copia autentica al prefetto affinché disponga la confisca amministrativa. Se invece il reato comporta il divieto di marcia del veicolo, l'organo accertatore applica immediatamente un divieto provvisorio di trenta giorni. Dopo la definizione del procedimento penale, l'organo di polizia competente dispone il divieto di marcia previsto per la violazione e, nel determinarne la durata, tiene conto del periodo già trascorso sotto la misura provvisoria. Contro il sequestro e il divieto di marcia è ammessa opposizione secondo la disciplina richiamata dalla disposizione.

La norma disciplina gli effetti dell'estinzione del reato e del proscioglimento sulle misure riguardanti il veicolo. La morte dell'imputato comporta l'estinzione della sanzione accessoria; nelle altre ipotesi di estinzione del reato, l'autorità competente verifica se permangano le condizioni di legge per applicarla. L'estinzione della pena successiva a una condanna irrevocabile non incide invece sulla sanzione accessoria. Per i reati indicati dalla disposizione, l'esito positivo della messa alla prova comporta la restituzione del veicolo all'avente diritto. In caso di proscioglimento irrevocabile è parimenti ordinata la restituzione, secondo le competenze stabilite dalla norma.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Durante il sequestro il veicolo non può circolare e chi ne ha la custodia deve impedirne l'utilizzo abusivo. Se il divieto è violato, l'organo di polizia dispone la rimozione e il trasporto del mezzo secondo le modalità previste dalla disposizione. È vietata anche la circolazione del veicolo confiscato e di quello sottoposto a divieto di marcia, compreso il divieto provvisorio; per la circolazione di un veicolo oggetto di confisca definitiva sono previste specifiche misure di rimozione.

Il comma 9 regola, infine, la destinazione dei veicoli acquisiti dallo Stato a seguito di confisca definitiva per i reati ivi indicati. I mezzi possono essere assegnati, su richiesta, agli organi di polizia, prioritariamente per attività dirette a garantire la sicurezza della circolazione, oppure ad altri organi dello Stato o enti pubblici non economici per finalità di giustizia, protezione civile o tutela ambientale. In mancanza di richieste di assegnazione, è prevista la vendita; qualora questa risulti antieconomica, il bene può essere ceduto gratuitamente o distrutto. La disposizione disciplina anche gli adempimenti necessari ad aggiornare le iscrizioni nei pubblici registri e l'esenzione, per le amministrazioni statali, dai tributi e dagli emolumenti relativi alle corrispondenti formalità.

Articolo 164 - *Procedura per l'applicazione delle sanzioni accessorie riguardanti la guida conseguenti a reati ovvero a violazioni da cui derivino danni alle persone*

L'articolo concentra in un'unica sede la procedura successiva alla definizione del giudizio. La cancelleria trasmette al prefetto competente, entro quindici giorni dall'irrevocabilità, copia autentica della sentenza di condanna o di applicazione della pena, anche quando sia stata concessa la sospensione condizionale. Il prefetto provvede nei successivi quindici giorni, applicando il divieto di guida per la durata stabilita dal giudice oppure, per le patenti rilasciate in Italia, la revoca nei casi previsti.

Nella determinazione della durata effettiva il prefetto deve detrarre il periodo di divieto provvisorio già scontato. Il provvedimento è comunicato telematicamente all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida o, per i titolari di patente estera, alla specifica banca dati. Restano ferme le regole per l'estinzione del reato: la morte dell'imputato estingue le sanzioni accessorie; nelle altre ipotesi il prefetto verifica la permanenza dei presupposti; l'estinzione della pena successiva alla condanna irrevocabile non incide sulla sanzione amministrativa accessoria.

In caso di proscioglimento irrevocabile, salvo quanto previsto per l'estinzione del reato, il prefetto dispone l'immediata cessazione del divieto provvisorio e di ogni effetto conseguente, dandone comunicazione all'interessato e alle banche dati. La formulazione è coerente con il nuovo sistema, nel quale non viene più restituito materialmente il documento di guida, ma viene rimosso l'effetto interdittivo registrato.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Articolo 165 – *Procedura per l'applicazione delle sanzioni accessorie conseguenti a reati nei confronti di persone non titolari di patente*

La disposizione, di nuova introduzione, estende le sanzioni e le procedure degli articoli 162, 163 e 164 a chi, al momento del fatto, non possieda la patente o sia soltanto titolare di autorizzazione a esercitarsi alla guida. Accanto al divieto di guida, anche provvisorio, opera il corrispondente divieto di conseguire la patente o una nuova autorizzazione per il periodo che sarebbe stato applicato se l'interessato fosse stato titolare del documento.

Il divieto riguarda espressamente anche il conseguimento mediante conversione di patente estera o militare. La misura è comunicata telematicamente all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida e, per il conducente straniero, alla banca dati dedicata. La norma assicura così parità di trattamento e impedisce che l'assenza formale di una patente al momento del fatto renda inoperanti le conseguenze interdittive previste dal codice.

CAPO II - Dei reati della circolazione stradale

Articolo 166 - *Gare clandestine con veicoli a motore*

L'articolo accorpa le fattispecie oggi contenute negli articoli 9-bis e 9-ter, adottando come nozione unitaria quella di gara clandestina. È punito con la reclusione da uno a tre anni e con la multa da 25.000 a 100.000 euro chi organizza, promuove, dirige o agevola una gara clandestina in velocità con veicoli a motore; la stessa pena si applica ai partecipanti. Se dalla gara derivano morte o lesioni, trovano applicazione le più elevate pene detentive già previste dalla disciplina vigente.

Sono mantenute le aggravanti per finalità di lucro, scommesse clandestine e partecipazione di minori, nonché l'autonoma incriminazione delle scommesse. È altresì confermata la fattispecie residuale di chi gareggi in velocità fuori dalle ipotesi organizzate, con i relativi aggravamenti per morte o lesioni.

Sul piano amministrativo, l'organo accertatore dispone immediatamente il divieto di effettuare la gara o la sua sospensione se già iniziata. Ai partecipanti si applica il divieto di guida da uno a tre anni; se sono derivate lesioni gravi o gravissime o la morte, è disposto il divieto permanente. Resta ferma la confisca dei veicoli dei partecipanti, salvo l'appartenenza a persona estranea che non li abbia affidati per tale scopo. Il comma finale definisce la gara clandestina come gara di velocità su strada organizzata o concordata tra più utenti, priva di autorizzazione e non conforme ai regolamenti sportivi delle federazioni, delle associazioni sportive o del CONI, delimitando con maggiore precisione l'ambito applicativo della fattispecie.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Articolo 167 - ***Esercizio abusivo dell'attività di guardiamacchine o parcheggiatore***

L'articolo trasferisce nel Titolo dedicato ai reati la fattispecie oggi prevista dall'articolo 7, comma 15-bis. Salvo che il fatto costituisca un reato più grave, è punito con l'arresto da sei mesi a un anno e con l'ammenda da 3.000 a 8.000 euro chi esercita senza autorizzazione, anche tramite altre persone, o induce altri a esercitare abusivamente l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine, quando siano impiegati minori oppure quando il soggetto, già definitivamente sanzionato in via amministrativa, reiteri la condotta.

Alla condanna consegue sempre la confisca delle somme percepite. In occasione dell'accertamento, l'organo di polizia ordina inoltre l'allontanamento dal luogo e vieta il rientro per quarantotto ore, motivando il provvedimento e trasmettendolo immediatamente al questore; ove ne ricorrano le condizioni, è prevista anche la segnalazione ai servizi sociosanitari. Il rinvio agli articoli 9 e 10 del decreto-legge n. 14 del 2017 coordina la fattispecie con gli strumenti di tutela della sicurezza urbana. La violazione dell'ordine o del divieto è assoggettata alla sanzione amministrativa prevista dalla normativa richiamata, aumentata del triplo.

Articolo 168 - ***Alterazione o manomissione delle targhe***

L'articolo riproduce la fattispecie del vigente articolo 100, comma 14, specificando direttamente le norme penali applicabili. Chi falsifica, manomette o altera targhe automobilistiche, oppure utilizza targhe così modificate, è punito ai sensi degli articoli 477 e 482 del Codice penale. Alla violazione consegue la confisca della targa non conforme, in luogo del ritiro previsto dalla disciplina vigente. L'indicazione espressa delle disposizioni penali migliora la determinatezza del rinvio e rende immediatamente identificabile il trattamento sanzionatorio.

Articolo 169 - ***Guida senza patente***

L'articolo disciplina la reiterazione della guida senza patente. È punito con l'arresto fino a un anno chi conduce un veicolo senza aver conseguito la patente corrispondente, con patente revocata o non rinnovata per perdita dei requisiti fisici e psichici, oppure durante un divieto permanente di guida, quando nei cinque anni precedenti sia già intervenuta una sanzione definitiva per la medesima area di condotte. La competenza appartiene al tribunale in composizione monocratica.

All'accertamento consegue il divieto di guida da quattro a otto mesi. Con la condanna è sempre disposta la confisca del veicolo, salvo che appartenga a persona estranea al reato; quando la confisca non sia possibile, il divieto di guida è elevato da cinque a dodici mesi. Rispetto al vigente articolo 116, che collega alla recidiva nel biennio l'arresto e prevede il fermo o la confisca del veicolo, la nuova disciplina amplia a cinque anni il periodo rilevante e

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

sostituisce il fermo con una misura personale, applicabile anche a chi non possiede la patente e ritenuta più coerente con la pericolosità della condotta.

Articolo 170 - *Guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto stupefacenti*

L'articolo riunisce e coordina in un'unica disposizione le fattispecie penali attualmente previste dagli articoli 186, 186-bis e 187. L'ipotesi di guida con tasso alcolemico superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro, avente natura amministrativa, resta collocata nella parte del codice dedicata agli illeciti amministrativi. Nel Titolo IV sono invece disciplinate le due fasce penalmente rilevanti: oltre 0,8 e fino a 1,5 grammi per litro, con ammenda da 800 a 3.200 euro, arresto fino a sei mesi e divieto di guida da sei mesi a un anno; oltre 1,5 grammi per litro, con ammenda da 1.500 a 6.000 euro, arresto da sei mesi a un anno, divieto di guida da uno a due anni e confisca del veicolo, salvo che appartenga a persona estranea.

Per la guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope sono confermate l'ammenda da 1.500 a 6.000 euro e l'arresto da sei mesi a un anno. La disposizione precisa il criterio di accertamento, richiedendo la presenza di principi attivi immodificati o di relativi metaboliti attivi in campioni di sangue intero o di fluido del cavo orale, all'esito di accertamenti tossicologico-forensi. Direttive del Ministero della salute, d'intesa con il Ministero dell'interno, dovranno individuare parametri minimi di prestazione strumentale, con particolare riguardo a sensibilità e specificità, per assicurare precisione, attendibilità ed efficacia selettiva delle analisi. La formulazione tiene conto della sentenza della Corte costituzionale n. 10 del 2026 e del criterio della prossimità temporale declinato nelle linee guida interministeriali dell'11 aprile 2025. Alla condotta conseguono il divieto di guida da uno a due anni e la confisca del veicolo, con la consueta salvezza del terzo estraneo.

Se il conducente provoca un sinistro, le sanzioni penali sono raddoppiate e, quando non opera la confisca, è disposto il divieto di marcia del veicolo per centottanta giorni, salvo l'appartenenza a persona estranea. Nei casi più gravi di ebbrezza e nella guida dopo l'assunzione di stupefacenti è previsto il divieto permanente di guida. Il medesimo divieto opera quando tali fatti siano commessi dai conducenti professionali o di veicoli pesanti specificamente individuati e in caso di recidiva nel biennio. Se la confisca non può essere applicata perché il veicolo appartiene a un terzo, il divieto temporaneo di guida è raddoppiato.

Le sanzioni sono aumentate da un terzo alla metà quando le condotte sono commesse da conducenti minori di ventuno anni o nei primi tre anni dal conseguimento della patente B, da conducenti addetti al trasporto di persone o cose e da conducenti di veicoli pesanti, autobus, autoarticolati e autosnodati. È confermata la regola che impedisce alle attenuanti concorrenti di essere considerate equivalenti o prevalenti rispetto alle aggravanti previste dall'articolo.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Il rifiuto di sottoporsi agli accertamenti è punito con le pene stabilite per la fascia più grave dell'ebbrezza; conseguono il divieto di guida da sei mesi a due anni e la confisca del veicolo, salvo il terzo estraneo. In caso di reiterazione nel biennio è disposto il divieto permanente. La competenza è del tribunale monocratico. Le sanzioni accessorie operano anche in caso di patteggiamento, sospensione condizionale, particolare tenuità del fatto ed estinzione del reato diversi dalla morte dell'imputato, secondo le regole generali del nuovo impianto.

La disposizione coordina inoltre la gestione del veicolo, la visita medica e le patenti estere. Con il divieto provvisorio il prefetto ordina la visita medica; l'omessa presentazione prolunga automaticamente il divieto fino all'esito positivo. Per i titolari di patente dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo residenti in Italia è imposto il previo procedimento di conversione e, nelle more, il divieto provvisorio a tempo indeterminato. L'accertata inidoneità comporta la revoca e il divieto di conseguire una nuova patente prima di tre anni; per le patenti di Stati terzi opera un corrispondente divieto di guida sul territorio nazionale.

Fuori dai casi di sinistro, le pene possono essere sostituite con il lavoro di pubblica utilità. L'esito positivo estingue il reato, dimezza il divieto di guida e determina la revoca della confisca, salvo che il veicolo sia già stato alienato; la violazione degli obblighi comporta il ripristino delle pene e delle sanzioni sostituite. Il beneficio può essere concesso una sola volta.

Per i condannati nelle due fasce penali dell'ebbrezza sono apposti sulla patente italiana i codici unionali 68, che impone l'assenza di alcol, e 69, che limita la guida ai veicoli dotati di alcolock. La prescrizione dura due anni per la fascia intermedia e tre anni per quella più grave, decorrenti dalla restituzione della patente. La nuova procedura attribuisce alla cancelleria la trasmissione della decisione irrevocabile all'ufficio competente del Dipartimento dei trasporti, che aggiorna l'archivio e rilascia la nuova patente, senza subordinare l'apposizione dei codici alla visita di revisione. Sono confermati l'aumento di un terzo delle sanzioni in caso di violazione delle limitazioni e il raddoppio quando l'alcolock manchi, sia alterato o manomesso oppure ne siano rimossi i sigilli.

Infine, sono armonizzate le regole per i conducenti non ancora titolari di patente: i minorenni non possono conseguirla prima dei ventuno anni e i maggiorenni infraventunenni prima dei ventiquattro anni; analoghi effetti sono previsti sull'autorizzazione a esercitarsi. Negli altri casi di conduzione senza patente, il divieto di conseguirla sostituisce le misure che avrebbero inciso su una patente esistente.

Articolo 171 - *Fuga ed omissione di soccorso a seguito di sinistro*

L'articolo riproduce in forma coordinata le fattispecie dell'articolo 189, commi 6, 7, 8 e 8-bis. Chi, in caso di sinistro con danni alle persone comunque riconducibile al proprio comportamento, non ottempera all'obbligo di fermarsi è punito con la reclusione da [illegible] il divieto di guida da

Camera dei Deputati – ARRIVO 15 ottobre 2026 – Prot. T_2026_0001029/TI

uno a tre anni. Restano applicabili, anche oltre gli ordinari limiti di pena, le misure coercitive previste dagli articoli 281, 282, 283 e 284 del codice di procedura penale e l'arresto facoltativo ai sensi dell'articolo 381.

Il conducente che si mette a disposizione della polizia giudiziaria entro ventiquattro ore non è assoggettato alle richiamate misure cautelari e all'arresto fuori dai limiti ordinari. L'omissione dell'assistenza alle persone ferite è punita con la reclusione da uno a tre anni e con il divieto di guida da un anno e sei mesi a cinque anni. È infine confermata l'esclusione dell'arresto in flagranza per il conducente che si fermi, presti l'assistenza necessaria e si ponga immediatamente a disposizione della polizia giudiziaria quando dal sinistro derivino lesioni colpose ai sensi degli articoli 590 o 590-bis del codice penale.

Articolo 172 - *Fuga a seguito di ALT o forzatura del posto di blocco*

Il Codice vigente impone ai conducenti di fermarsi all'invito degli organi di polizia stradale e sanziona l'inosservanza degli obblighi previsti per i controlli sulla circolazione. La disposizione in esame introduce una specifica fattispecie di reato per la condotta più grave di chi, dopo non aver ottemperato all'ALT o aver forzato un posto di blocco, si dia alla fuga con modalità tali da mettere in pericolo l'altrui incolumità. La rilevanza penale è dunque collegata non alla sola mancata fermata, ma anche al pericolo determinato dalle concrete modalità della fuga.

Per tale condotta è prevista la reclusione da sei mesi a cinque anni. Alla pena si aggiungono il divieto di guida, per una durata che non può essere inferiore a due anni e superiore a cinque anni e sei mesi, e la confisca del veicolo, salvo che questo appartenga a una persona estranea al reato. La previsione è diretta a contrastare le fughe che, oltre a ostacolare l'attività di controllo, espongono gli altri utenti della strada a un rischio per la loro incolumità.

Il comma 2 richiama, per i casi disciplinati dall'articolo, le disposizioni sull'arresto in flagranza differita previste dall'articolo 382-bis, comma 1, del codice di procedura penale. Il richiamo opera secondo le condizioni stabilite da tale disciplina processuale.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Nel complesso, il Titolo IV riordina la disciplina delle condotte più gravi nella circolazione stradale, coordinando le fattispecie di reato con le sanzioni amministrative accessorie e le misure cautelari. Le disposizioni precisano gli effetti dei divieti riferiti alla guida e alla marcia dei veicoli, regolano i casi riguardanti i titoli rilasciati all'estero e prevedono la comunicazione delle misure agli archivi competenti. Ne risulta un quadro più organico per l'applicazione delle conseguenze previste in relazione ai diversi illeciti.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Il Titolo disciplina, inoltre, il passaggio dalle misure adottate nell'immediatezza dell'accertamento ai provvedimenti successivi, individuando, nei casi previsti, i termini di intervento, le condizioni di cessazione e il computo del periodo di divieto già scontato. Il riordino consente infine di coordinare disposizioni oggi collocate in diverse parti del Codice e di intervenire su specifici profili alla luce delle esigenze emerse nell'applicazione della disciplina e dei principi affermati dalla giurisprudenza costituzionale.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

TITOLO V

PREMESSA

Il **Titolo V**, dedicato alla disciplina della patente e degli altri titoli abilitativi alla guida, nonché alla regolamentazione dei requisiti richiesti per il loro conseguimento e al mantenimento delle modalità di accertamento dell'idoneità alla guida, alle procedure di rilascio, conversione e conferma di validità delle patenti e alle attività di formazione svolte dalle autoscuole, si compone di tre Capi, che disciplinano rispettivamente:

- il **Capo I** (artt. da 173 a 180), i requisiti per guidare, le patenti di guida e le esercitazioni;
- il **Capo II** (artt. da181 a 187), il rilascio e la conferma di validità delle patenti;
- il **Capo III** (art. 188), le autoscuole.

La collocazione sistematica di tali disposizioni in un autonomo Titolo risponde all'esigenza di ricondurre ad un quadro unitario una materia caratterizzata da una significativa interazione tra la normativa nazionale e il diritto dell'Unione europea, nonché da una componente tecnica rilevante.

In tale prospettiva, il Titolo concentra nel corpo del Codice le disposizioni di carattere generale e ordinamentale, demandando agli Allegati la disciplina degli aspetti maggiormente tecnici e suscettibili di progressivo aggiornamento, tra cui le caratteristiche dei titoli abilitativi, le categorie di patente e le relative equivalenze, i requisiti fisici e psichici, le modalità di svolgimento degli esami, la disciplina degli esaminatori e, infine, quella delle autoscuole. Tale impostazione consente di alleggerire il contenuto delle disposizioni codicistiche e, al contempo, di assicurare una lettura unitaria della disciplina attraverso il raccordo sistematico tra articoli e Allegati.

Le principali direttrici lungo le quali si sviluppa il presente Titolo sono rappresentate dalla conformazione della disciplina nazionale al diritto dell'Unione europea, dalla razionalizzazione delle disposizioni concernenti l'accesso e il mantenimento del titolo abilitativo, dalla semplificazione e digitalizzazione dei relativi procedimenti amministrativi e dal rafforzamento degli strumenti di cooperazione tra le autorità competenti degli Stati membri.

Tra le innovazioni di maggiore rilievo assumono particolare evidenza quelle già descritte nella parte introduttiva della presente relazione, con riferimento al punto 9 riferito alle principali novità introdotte dal codice.

-

Azioni di sostegno all'autotrasporto.

È stata introdotta la possibilità per i conducenti titolari delle patenti di guida di categoria C1, C, C1E e CE, D1, D, D1E e DE, italiane ovvero rilasciate da un altro stato che siano convertibili, che abbiano iniziato un corso di qualificazione iniziale ordinario per il conseguimento della carta di qualificazione del conducente, di circolare per un anno dall'inizio del

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

medesimo corso (nel senso che le disposizioni relative al possesso della carta di qualificazione del conducente si applicano dopo che è trascorso un anno dall'inizio del corso di qualificazione iniziale ordinario).

Novità relative all'accertamento dei requisiti fisici e psichici di idoneità alla guida.

È stata introdotta la previsione di Linee Guida per le Commissioni Mediche Locali, che saranno adottate da Ministero della Salute d'intesa con Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, finalizzate a definire i criteri per assicurare una disciplina uniforme sull'intero territorio nazionale, anche per l'accertamento dell'idoneità alla guida di pazienti sottoposti a terapie farmacologiche contenenti sostanze stupefacenti o psicotrope, in quanto affetti da condizioni morbose acute o croniche.

È stata introdotta espressamente la possibilità di ottenere dalla CML un certificato attestante la capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta, affinché l'interessato possa utilizzarlo ai fini della richiesta del Contrassegno europeo di parcheggio.

I requisiti psico-fisici per conseguimento, durata e conferma di validità della patente di guida (principalmente: visus, malattie neurologiche, disabilità mentali, affezioni renali) sono stati aggiornati a quanto previsto dall'Allegato III alla Direttiva UE - 2025/2205/UE.

Eliminazione della limitazione alla guida con cambio automatico con corso di formazione.

È stato previsto un corso di formazione teorico e pratico su veicoli dotati di cambio manuale, presso un'autoscuola, affinché il candidato – che abbia conseguito la patente di guida ottenendo una patente limitata alla guida di veicoli dotati di cambio automatico – possa rimuovere il codice unionale armonizzato 78 che identifica la limitazione.

Novità specifiche relative alle procedure di conversione di patenti estere derivanti da patenti italiane.

È stato disciplinato puntualmente l'istituto della ri-conversione di patente extra UE/extra SEE già derivante da conversione di precedente patente italiana. Ciò si è reso necessario affinché trovino specifica disciplina le due ipotesi che si possono verificare.

Se non vige specifica intesa bilaterale a condizioni di reciprocità con lo Stato extra UE/extra SEE che ha emesso la patente, per ri-conversione in italiana è rilasciata una patente di categoria non superiore a quella italiana originaria.

Se, invece, vige una specifica intesa bilaterale a condizioni di reciprocità, è rilasciata una patente di guida di categoria anche superiore a quella italiana originaria, a condizione che la/le categoria/e superiore/i sia/siano stata/e conseguita/e per esami e che la conversione di detta categoria sia prevista dalla tabella di equipollenza acclusa all'Accordo.

Procedure di validazione della patente di guida [illegible].

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

È stato introdotto l'istituto della "validazione" per la patente di guida mobile presente in IT WALLET. L'istituto al momento è stato disegnato nell'ambito delle conversioni di patenti per fare in modo che la patente di guida mobile sia attivata soltanto dopo che l'interessato abbia restituito all'UMC, che ha proceduto alla conversione, la patente di guida estera e abbia esibito il documento di soggiorno in corso di validità ove necessario. Ciò garantisce un più efficace controllo dei titoli abilitativi circolanti.

Integrazione dell'organo periferico di RFI con ingegnere MIT.

È stata prevista l'integrazione degli organi sanitari di RFI con un ingegnere del MIT – nelle ipotesi in cui l'accertamento dei requisiti fisici e psichici sia richiesto da conducenti con disabilità fisica, analogamente a quanto previsto per la CML – in quanto gli organi sanitari RFI hanno competenze esclusivamente sanitarie e difettano della figura tecnica.

Svolgimento delle attività delle CML da parte di centri sanitari privati.

È stato dato corso alla delega contenuta nella lett. cc) comma 3 art. 35 L. 177/2024, prevedendo un decreto interministeriale (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero della Salute, Ministero dell'economia e delle finanze, sentito il Garante per la protezione dei dati personali) che individui i requisiti, le caratteristiche, la composizione, le tariffe e le modalità di funzionamento per lo svolgimento delle funzioni delle commissioni mediche locali da parte di centri sanitari privati.

Ampliamento delle tipologie di veicoli che possono essere condotti con patente B e B con codici unionali apponibili previo corso di formazione o esame.

Con riferimento alla patente di guida di categoria B, è stato ampliato il novero dei veicoli che possono essere condotti:

- autoveicoli alimentati con combustibili alternativi aventi una massa massima autorizzata superiore a 3 500 kg ma non superiore a 4 250 kg, decorsi due anni dal primo rilascio;
- veicoli di emergenza a motore, la cui massa massima autorizzata superi 3 500 kg ma non superi, anche in combinazione con un rimorchio, 5 000 kg, da parte di conducenti che hanno compiuto 20 anni di età (cod. 96.01);
- autocaravan o camper, la cui massa massima autorizzata superi 3 500 kg ma non superi 4 250 kg, anche in combinazione con un rimorchio, se la massa massima autorizzata complessiva non supera 5 000 kg (96.02);
- autoveicoli, alimentati con combustibili alternativi aventi una massa massima autorizzata superiore a 3 500 kg ma non superiore a 4 250 kg, decorsi due anni dal primo rilascio, ai quali è agganciato un rimorchio, purché la relativa massa massima autorizzata complessiva non superi 5 000 kg (96.03);

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

- autoveicoli, diversi da quelli identificati dal codice 96.01, alimentati con combustibili alternativi, in combinazione con un rimorchio, se la massa massima autorizzata complessiva supera 4 250 kg ma non supera 5 000 kg (96.03).

Introduzione codice nazionale per esenzione limitazioni neopatentati.

È stato introdotto uno specifico codice nazionale 123 per il candidato – già titolare di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo che non può essere convertita – che consegua la patente di guida in Italia, affinché non veda applicarsi le limitazioni del neopatentato di cui all'art. 97 Nuovo CDS.

Novità sull'accertamento dei requisiti soggettivi.

È stata trasferita la competenza all'adozione e alla notifica del Diniego al Rilascio dagli UMC agli UTG, al fine di ovviare alle soccombenze in giudizio per difetto di motivazione che attualmente investono gli UMC, in quanto i motivi ostativi al conseguimento delle patenti di guida sono noti solo agli UTG e non vengono comunicati agli UMC per questioni di riservatezza (sono gli UMC che allo stato attuale notificano i DR comunicati dall'UTG col sistema di interscambio). La norma di riferimento è l'art. 120 D.Lgs. 285/1992. La norma interessata nell'emanando Codice della Strada è l'art. 175 commi 5 e 6.

È stata introdotta la verifica della ricorrenza dei requisiti soggettivi anche in occasione delle pratiche di conversione di patenti estere.

Definizione di "residenza normale".

Il concetto di "residenza normale" è stato attualizzato a quanto descritto dalla Direttiva UE - 2025/2205/UE.

CAPO I – Dei requisiti per guidare, delle patenti di guida e delle esercitazioni

Il **Capo I** reca le disposizioni generali relative ai requisiti necessari per la guida, alle patenti e agli ulteriori titoli abilitativi, alle esercitazioni e alla guida accompagnata, nonché agli strumenti attraverso i quali è assicurato lo scambio di informazioni tra le autorità degli Stati membri.

La sistematica adottata consente di concentrare nel primo Capo i presupposti soggettivi e oggettivi dell'abilitazione alla guida, rinviando al Capo II la disciplina dei procedimenti mediante i quali tali requisiti sono accertati ed il titolo è rilasciato, convertito o rinnovato.

L'**articolo 173**, rubricato «*Requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione di animali*», individua i requisiti fondamentali richiesti per la guida dei veicoli e la conduzione di animali, rinviando agli Allegati V.2 e V.3 per la disciplina dell'età e dei requisiti fisici e psichici.

La disposizione assume una funzione di raccordo tra la disciplina generale contenuta nel Codice e le previsioni tecniche collocate negli Allegati.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

La scelta consente di mantenere nell'articolato il principio secondo cui l'accesso alla guida presuppone il possesso di requisiti di età e di idoneità psicofisica, demandando alla sede tecnica la loro specifica individuazione in relazione alle diverse categorie di patente.

Sono fatte salve altresì le disposizioni specifiche previste in materia di carta di qualificazione del conducente, in ragione della peculiare disciplina applicabile.

L'**articolo174**, rubricato «*Titoli abilitativi*», reca la disciplina generale dei titoli abilitativi alla guida.

La norma afferma il principio secondo cui la disciplina nazionale delle patenti di guida e delle relative abilitazioni si conforma al diritto dell'Unione europea. La previsione assume una funzione ordinante dell'intera materia, caratterizzata da un elevato grado di armonizzazione sovranazionale e dalla necessità di assicurare la reciproca riconoscibilità dei titoli rilasciati dagli Stati membri.

In tale quadro, la patente di guida è configurata come titolo conforme al modello unionale ed è rilasciata dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai soggetti che siano in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti e del requisito della residenza.

La disposizione ribadisce, inoltre, il principio dell'unicità della patente unionale, in forza del quale ciascun soggetto può essere titolare di una sola patente di guida rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. Il principio è funzionale ad assicurare certezza nella titolarità dell'abilitazione e ad evitare la contemporanea disponibilità di più titoli rilasciati da differenti Stati.

È altresì disciplinata l'annotazione sulla patente, mediante codici unionali o nazionali, delle condizioni alle quali il conducente è abilitato alla guida, delle eventuali limitazioni e degli adattamenti richiesti per il veicolo.

La disposizione opera una scelta di sistematizzazione tra il contenuto codicistico e quello degli Allegati.

L'Allegato V.1 disciplina le caratteristiche del modello di patente e la disciplina dei codici unionali armonizzati e nazionali; l'Allegato V.2 individua, invece, i veicoli che ciascuna categoria di patente abilita a condurre e disciplina la gradualità e le equivalenze tra le categorie.

L'articolo riunisce altresì le disposizioni generali relative ai titoli richiesti per l'esercizio professionale dell'attività di guida. La carta di qualificazione del conducente e il certificato di formazione professionale sono ricondotti alla normativa unionale, come recepita nell'ordinamento interno, mentre nell'Allegato V.2 sono individuati i certificati di abilitazione professionale richiesti per l'esercizio dei servizi di noleggio con conducente e di taxi.

Una disciplina specifica è dedicata ai conducenti che effettuano trasporti di merci pericolose ai sensi dell'Accordo ADR (*Agreement for transport of Dangerous goods by Road*). Per tali conducenti è richiesto il certificato di

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

formazione professionale, rilasciato dai competenti uffici della motorizzazione civile nel rispetto della normativa nazionale di attuazione dell'Accordo e delle prescrizioni contenute nei relativi Allegati A e B.

La norma individua, inoltre, la nozione di residenza rilevante ai fini del conseguimento delle patenti e delle abilitazioni professionali, rinviando alla definizione contenuta nell'Allegato I.1 e alle condizioni stabilite dall'Allegato V.2. La disposizione coordina, pertanto, la residenza anagrafica e la residenza normale con le ulteriori ipotesi previste dalla disciplina unionale.

È mantenuta la disciplina dei permessi internazionali di guida previsti dalle convenzioni internazionali vigenti per l'Italia, il cui rilascio compete agli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Particolare rilievo assume la previsione relativa ai conducenti titolari di patenti delle categorie C1, C, C1E, CE, D1, D, D1E e DE che abbiano iniziato un corso ordinario di qualificazione iniziale. La disposizione consente, per il periodo di un anno dall'inizio del corso e per una sola volta, la guida dei veicoli per i quali è richiesta la carta di qualificazione del conducente senza che il relativo titolo sia stato ancora conseguito. La norma coordina, pertanto, il possesso della patente con il percorso di acquisizione della qualificazione professionale.

Nell'Allegato V.2 sono disciplinati i certificati di abilitazione professionale di tipo KA e KB. In particolare, il certificato di tipo KB è valido anche per la guida dei veicoli per i quali è richiesto il certificato di tipo KA. La disposizione codicistica disciplina separatamente il certificato di formazione professionale per il trasporto di merci pericolose, individuando gli uffici competenti al rilascio e richiamando la normativa nazionale di attuazione dell'Accordo ADR e i relativi Allegati A e B.

L'articolo disciplina altresì i complessi formati da un autoveicolo e da un veicolo in avaria trainato, individuando le condizioni nelle quali è sufficiente che il conducente del complesso sia titolare della patente richiesta per il veicolo traente. La previsione tiene conto della particolare configurazione del complesso e del contributo alla sicurezza della circolazione assicurato dal conducente presente sul veicolo trainato, purché in grado di azionarne i dispositivi di frenatura e di sterzo.

Restano sostanzialmente ferme le disposizioni relative all'unicità della patente unionale, ai permessi internazionali di guida e alla conduzione dei complessi formati da un veicolo traente e da un veicolo in avaria. La disciplina dei certificati di abilitazione professionale di tipo KA e KB è collocata nell'Allegato V.2.

L'**articolo 175**, rubricato «*Requisiti soggettivi per il conseguimento della patente di guida*», disciplina le condizioni soggettive ostative al conseguimento della patente di guida, concentrandosi sull'individuazione delle cause ostative e sul relativo procedimento di accertamento e di diniego.

Non possono conseguire la patente i soggetti che si trovino nelle situazioni espressamente individuate dalla disposizione, tra cui i delinquenti

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

abituali, professionali o per tendenza che non abbiano ottenuto la riabilitazione prevista dal codice penale, i soggetti sottoposti alle indicate misure di sicurezza o di prevenzione che non abbiano ottenuto rispettivamente, la riabilitazione contemplata dal codice penale e la riabilitazione contemplata dal decreto legislativo n. 159 del 2011 e coloro che abbiano riportato una condanna, o una sentenza di applicazione della pena su richiesta, per i reati in materia di sostanze stupefacenti richiamati dalla norma, che non siano riabilitati ai sensi del codice penale. Costituisce inoltre causa ostativa, per tutta la durata del relativo provvedimento, il divieto di conseguire la patente previsto dall'articolo 75, comma 1, lettera a), del d.P.R. n. 309 del 1990.

Per le misure di prevenzione o di sicurezza personali e per le condanne relative ai reati indicati dalla disposizione, il diniego non può essere disposto quando siano trascorsi oltre dieci anni, rispettivamente, dalla cessazione dell'esecuzione della misura o dal passaggio in giudicato della sentenza, fatti salvi gli effetti della riabilitazione. Per i destinatari del divieto previsto dall'articolo 75, comma 1, lettera a), del d.P.R. n. 309 del 1990, invece, l'impedimento al conseguimento della patente permane per tutta la durata del divieto.

È prevista una specifica causa ostativa nei confronti dei soggetti ai quali sia stata applicata per la seconda volta la revoca della patente, a seguito della condanna richiamata dalla disposizione in materia di omicidio stradale.

Sotto il profilo procedimentale, l'accertamento dei motivi ostativi è inserito nell'istruttoria successiva alla presentazione della domanda per il conseguimento della patente. Il potere di adottare il provvedimento di diniego è attribuito al competente Ufficio Provinciale della Motorizzazione Civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che lo adotta sulla base della comunicazione trasmessa dalla Prefettura competente in ordine ai motivi ostativi che non consentono di conseguire la patente. Al Ministero dell'interno, in sede di ricorso, compete la decisione entro sessanta giorni.

La disciplina è estesa anche alle richieste di conversione di patenti estere, in modo da assicurare uniformità nell'accertamento dei requisiti soggettivi indipendentemente dalla modalità attraverso la quale viene richiesto il rilascio della patente italiana.

La disposizione riordina la disciplina vigente relativa ai requisiti morali e soggettivi necessari per il conseguimento della patente di guida. Non sono introdotte nuove categorie di cause ostative rispetto a quelle già previste dal vigente Codice della strada.

L'**articolo 176**, rubricato «*Guida di filoveicoli*», reca la disciplina dei titoli richiesti per la guida dei filoveicoli.

La disposizione costruisce l'abilitazione alla guida sulla combinazione di tre distinti titoli: la patente prevista per i corrispondenti autoveicoli, la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone e il certificato di idoneità rilasciato da ANSFISA su proposta dell'azienda interessata.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

La scelta tiene conto della peculiarità del filoveicolo per il quale, alla comune abilitazione alla guida di veicoli destinati al trasporto di persone, si affianca una specifica idoneità correlata alle caratteristiche del mezzo e del relativo sistema di esercizio.

I requisiti per il conseguimento dell'abilitazione, le modalità di svolgimento delle prove e i relativi programmi sono disciplinati negli Allegati V.2 e V.4.

La disposizione riproduce, senza modifiche sostanziali, la disciplina vigente, aggiornando l'individuazione dell'autorità competente al rilascio del certificato, ora attribuito ad ANSFISA.

L'**articolo 177**, rubricato «*Guida di particolari categorie di veicoli*», disciplina le abilitazioni richieste per la guida dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali che circolano su strada.

La disposizione rinvia all'Allegato V.2 per l'individuazione delle categorie di patente necessarie, concentrando nello stesso la regolamentazione tecnica dell'abilitazione in relazione alle caratteristiche dei singoli mezzi.

È altresì demandata all'adozione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'individuazione dei tipi e delle caratteristiche dei veicoli che possono essere guidati da persone con disabilità e degli adattamenti eventualmente necessari. La previsione consente di adeguare le soluzioni tecniche alle differenti caratteristiche dei veicoli e alle specifiche esigenze del conducente.

La disciplina riproduce le categorie di patente già richieste dalla normativa vigente per la guida delle macchine agricole e delle macchine operatrici, estendendo espressamente l'ambito della disposizione ai veicoli agricoli e forestali ed alle macchine mobili non stradali.

L'**articolo 178**, rubricato «*Esercitazioni di guida*», disciplina le esercitazioni di guida.

L'articolo 178 disciplina la fase preparatoria al conseguimento della patente, individuando direttamente i presupposti e le principali condizioni per il rilascio dell'autorizzazione a esercitarsi alla guida.

L'autorizzazione ha una validità di dodici mesi ed è rilasciata a chi abbia presentato domanda per sostenere l'esame per il conseguimento della patente o per estenderne la validità ad altre categorie, nonché sia in possesso dei prescritti requisiti fisici, psichici e soggettivi. Il rilascio è subordinato al superamento della prova di controllo delle cognizioni, che deve intervenire entro sei mesi dalla presentazione della domanda. Entro il medesimo termine possono essere sostenute non più di due prove.

La disposizione individua direttamente anche i requisiti dell'istruttore che affianca l'aspirante conducente. L'istruttore deve essere titolare di patente unionale valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, oppure per una categoria superiore, con le eccezioni previste dalla

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

disposizione, e non deve avere un'età superiore a sessantacinque anni. All'istruttore compete vigilare sulla marcia del veicolo e intervenire tempestivamente in caso di necessità.

È inoltre confermata la possibilità, per gli aspiranti al conseguimento della patente di categoria B, di esercitarsi alla guida delle macchine agricole e dei veicoli ricompresi nelle categorie AM e A1, nel rispetto delle condizioni di gradualità ed equivalenza.

L'**articolo 179**, rubricato «*Guida accompagnata*», reca la disciplina della guida accompagnata, configurata come strumento di progressivo accesso alla guida attraverso un periodo di esercitazione svolto sotto la supervisione di un conducente in possesso di specifici requisiti.

La disposizione consente ai minori che abbiano compiuto diciassette anni e siano titolari di patente di categoria A1 o B1 di esercitarsi alla guida di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 tonnellate, con esclusione del traino di rimorchi, nel rispetto dei limiti di potenza previsti per i neopatentati e alle condizioni stabilite con il regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.

L'autorizzazione alla guida accompagnata è riconosciuta negli altri Stati membri che abbiano introdotto un regime equivalente, in presenza della condizione di reciprocità e secondo le modalità previste dalla normativa unionale. La previsione è funzionale a favorire la circolazione transfrontaliera nell'ambito di regimi nazionali tra loro compatibili.

Alla guida accompagnata sono applicate le limitazioni previste per i neopatentati, mentre le caratteristiche del relativo contrassegno sono demandate alla disciplina regolamentare.

L'**articolo 180**, rubricato «*Rete dell'Unione europea*», disciplina l'utilizzo della rete dell'Unione europea delle patenti di guida quale infrastruttura per la cooperazione amministrativa tra gli Stati membri.

Attraverso la rete sono scambiate le informazioni relative al rilascio, alla conversione, alla sostituzione, ai duplicati, ai rinnovi, alle revoche delle patenti e alle interdizioni alla guida. La rete può essere utilizzata anche per ulteriori finalità di controllo previste dal diritto dell'Unione.

La disposizione assume particolare rilievo sotto il profilo dell'effettività transfrontaliera dei provvedimenti incidenti sull'abilitazione alla guida. Quando le autorità italiane ricevono la notifica di un'interdizione disposta da un altro Stato membro nei confronti del titolare di una patente rilasciata in Italia, sono infatti tenute ad adottare i provvedimenti necessari per darvi attuazione.

È inoltre disciplinato il funzionamento della rete, che consente scambi di informazioni sincroni e asincroni, nonché l'invio e la ricezione di messaggi, notifiche e allegati protetti.

La cooperazione amministrativa è accompagnata dalle necessarie garanzie relative alla sicurezza e alla protezione dei dati personali. L'accesso è

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

riservato pertanto alle autorità competenti per il rilascio, la gestione e il controllo delle patenti e delle qualificazioni dei conducenti professionali, mentre le informazioni scambiate devono essere costantemente aggiornate.

CAPO II – Del rilascio e della conferma di validità delle patenti

Il **Capo II** disciplina l'accertamento dei requisiti fisici e psichici, il rilascio della patente, gli esami di idoneità, la conversione dei titoli rilasciati da autorità estere o militari e il procedimento di conferma della validità.

L'**articolo 181**, rubricato «*Accertamento dei requisiti psico-fisici per la guida di veicoli*», disciplina i requisiti fisici e psichici necessari per la guida, i soggetti competenti al relativo accertamento e gli effetti dei giudizi espressi in sede sanitaria.

La disposizione conferma il principio secondo cui non può ottenere la patente di guida, l'autorizzazione a esercitarsi alla guida o l'autorizzazione alla guida accompagnata il soggetto con una condizione fisica o psichica tale da impedire la conduzione in sicurezza dei veicoli a motore. I requisiti richiesti per conseguire e confermare la patente e le caratteristiche dei veicoli conducibili con le patenti speciali delle categorie A, B, C e D sono stabiliti nell'Allegato V.3.

L'accertamento è effettuato dai medici monocratici o dalle commissioni mediche locali. Le modalità di rilascio e i modelli dei certificati medici, nonché la composizione e il funzionamento delle commissioni, sono disciplinati dal regolamento. In caso di esito positivo dell'accertamento è rilasciato il certificato di idoneità.

Al fine di assicurare una disciplina uniforme sull'intero territorio nazionale, il Ministero della salute, d'intesa con i Ministeri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti, adotta apposite linee guida per la valutazione dell'idoneità alla guida, nel rispetto dei principi di proporzionalità e appropriatezza clinica delle valutazioni effettuate dalle commissioni mediche locali.

Nei casi in cui siano sottoposti a visita aspiranti conducenti affetti da mutilazioni o minorazioni fisiche, la commissione è integrata da un medico appartenente ai servizi territoriali della riabilitazione e da un ingegnere del competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Quando siano riscontrati comportamenti o sintomi associabili a patologie alcolcorrelate, è invece prevista la partecipazione di un medico appartenente ai servizi competenti nelle attività di prevenzione, cura, riabilitazione e reinserimento sociale. Alla visita può intervenire, ove richiesto dall'interessato, un medico di sua fiducia.

I medici e le commissioni mediche locali possono inoltre richiedere che l'accertamento sia integrato da una specifica valutazione psicodiagnostica effettuata da psicologi abilitati e iscritti all'albo professionale. Per il conseguimento, la conferma di validità e la revisione delle patenti delle categorie C, D e delle patenti speciali C e D sono richiesti tempi di

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

reazione a stimoli semplici e complessi, luminosi e acustici, classificabili almeno nel quarto decile della relativa scala. Quando sia richiesta una valutazione psicodiagnostica, devono essere effettuate anche prove di attenzione e percezione e, su specifica indicazione del medico o della commissione, prove di valutazione della personalità. Gli psicologi incaricati devono possedere una specifica formazione nel settore della sicurezza stradale.

Tali previsioni non introducono requisiti del tutto nuovi, ma trasferiscono nel Codice la disciplina già contenuta nell'articolo 324 del D.P.R. n. 495/1992, assicurandone la conservazione e la sistematizzazione nel nuovo assetto normativo.

Le commissioni mediche locali possono altresì accertare, su richiesta dell'interessato, la capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta. Il relativo certificato può essere utilizzato per richiedere il Contrassegno europeo di parcheggio, evitando la duplicazione dell'accertamento sanitario.

La disposizione disciplina, inoltre, gli effetti amministrativi del giudizio sanitario. Le commissioni mediche locali comunicano al competente ufficio della motorizzazione civile l'inidoneità temporanea o permanente, le eventuali riduzioni della validità della patente e le prescrizioni relative alle categorie di veicoli o agli adattamenti necessari. Spetta quindi all'ufficio competente adottare i conseguenti provvedimenti di sospensione, revoca o rilascio del duplicato della patente. I provvedimenti adottati dagli uffici ministeriali quando sia accertato il difetto temporaneo o permanente dei requisiti fisici e psichici hanno carattere definitivo.

È confermata la possibilità per l'interessato di ottenere, a propria richiesta e a proprie spese, una nuova certificazione dagli organi sanitari periferici di Rete ferroviaria italiana S.p.A., qualora dalla rivalutazione emerga un giudizio diverso da quello espresso dalla commissione medica locale. La nuova certificazione, a pena di decadenza, deve essere prodotta dall'interessato al competente ufficio della motorizzazione civile entro centoventi giorni dal rilascio della certificazione della commissione medica locale.

La nuova certificazione deve essere prodotta anche entro i termini utili per la proposizione del ricorso giurisdizionale al tribunale amministrativo regionale o del ricorso straordinario al Presidente della Repubblica. La produzione oltre tali termini determina la decadenza dalla possibilità di esperire i predetti rimedi. Qualora, tuttavia, l'interessato dimostri di avere richiesto la visita agli organi sanitari di RFI entro centoventi giorni dal rilascio della certificazione della commissione medica locale, l'ufficio della motorizzazione civile procede al riesame in autotutela. Per le richieste di visita presentate oltre il termine di centoventi giorni, l'interessato deve previamente ottenere dalla motorizzazione territorialmente competente una specifica autorizzazione alla trattazione del caso.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Ai fini del rilascio della nuova certificazione, gli organi sanitari periferici di RFI sono integrati da un dipendente della competente Direzione generale del Ministero, appartenente a un profilo per il quale è richiesta la laurea in ingegneria, nei casi riguardanti disabili sensoriali o persone con mutilazioni o minorazioni anatomiche o funzionali degli arti o della colonna vertebrale. Negli altri casi, gli organi sanitari di RFI individuano gli accertamenti clinici, specialistici e strumentali necessari sulla base dei requisiti stabiliti dall'Allegato V.3, tenendo conto della condizione clinica dell'interessato e della categoria di patente o abilitazione oggetto della valutazione.

Le linee guida ministeriali disciplinano in modo uniforme anche la valutazione dell'idoneità alla guida dei pazienti sottoposti, per condizioni morbose acute o croniche, a terapie farmacologiche contenenti sostanze stupefacenti o psicotrope. A tal fine, le linee guida definiscono modelli standardizzati per la valutazione funzionale, la relazione specialistica e l'attestazione sanitaria.

Per l'elaborazione e l'attuazione di tali criteri può essere istituito presso il Ministero della salute un tavolo di lavoro, con la partecipazione del competente Dipartimento della Presidenza del Consiglio dei ministri e dei Ministeri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti, finalizzato a promuovere un programma multicentrico di ricerca clinica e tossicologico-forense. Il tavolo può essere integrato con rappresentanti delle società scientifiche e di ulteriori organismi, in relazione alle esigenze scientifiche, regolatorie e applicative.

Rispetto alla disciplina vigente, restano sostanzialmente invariati i requisiti generali di idoneità, i soggetti competenti agli accertamenti, la composizione specialistica delle commissioni mediche locali e la possibilità di ottenere una nuova valutazione sanitaria presso gli organi periferici di RFI. Le principali innovazioni riguardano la definizione puntuale del termine di centoventi giorni e delle conseguenze della sua inosservanza, l'individuazione degli accertamenti effettuabili da RFI, l'adozione di linee guida nazionali per uniformare le valutazioni e la specifica disciplina dell'idoneità alla guida dei pazienti sottoposti a terapie contenenti sostanze stupefacenti o psicotrope.

L'**articolo 182**, rubricato «*Rilascio della patente di guida*», individua le diverse modalità attraverso le quali può essere conseguita la patente italiana e disciplina il relativo procedimento amministrativo.

Il rilascio presuppone la verifica dei requisiti di età, fisici, psichici e soggettivi prescritti. Una volta accertati tali requisiti, la patente può essere ottenuta mediante il superamento dell'esame di idoneità oppure attraverso la conversione di un titolo rilasciato da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, da uno Stato terzo in presenza delle condizioni stabilite dalle specifiche intese bilaterali o da un'amministrazione militare o assimilata.

Sotto il profilo procedimentale, il rilascio è subordinato alla presentazione di un'apposita istanza al competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Alla competente Direzione generale è attribuito il compito di

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

definire le modalità di presentazione della domanda e di disciplinare i procedimenti relativi al rilascio, all'aggiornamento e al duplicato delle patenti e delle abilitazioni professionali.

Un elemento qualificante della disposizione è rappresentato dalla digitalizzazione del procedimento. Le operazioni sono infatti gestite mediante il sistema informatico ministeriale, con il possibile coinvolgimento dei medici, dei Comuni, delle autoscuole e dei soggetti esercenti attività di consulenza automobilistica. Il ricorso ad un procedimento digitalizzato è espressamente orientato all'obiettivo della massima semplificazione amministrativa e consente di coordinare l'attività dei diversi soggetti che intervengono nel procedimento.

Il rilascio della patente resta subordinato alle condizioni di gradualità ed equivalenza stabilite nell'Allegato V.2.

È inoltre prevista la possibilità, per il titolare di patente A1 o A2, di conseguire rispettivamente la patente A2 o A attraverso la frequenza di uno specifico corso di formazione presso un'autoscuola, senza sostenere un ulteriore esame di guida, nel rispetto delle condizioni previste dalla normativa unionale. La previsione valorizza, pertanto, la progressione tra categorie attraverso un percorso formativo specificamente disciplinato.

La disciplina del procedimento informatizzato di rilascio, aggiornamento e duplicato riproduce sostanzialmente quella vigente.

L'**articolo 183**, rubricato «*Esami di idoneità per il conseguimento della patente di guida*», disciplina gli esami di idoneità per il conseguimento della patente.

L'idoneità tecnica è accertata mediante una prova di controllo delle cognizioni e una prova di verifica delle capacità e dei comportamenti, svolte secondo le modalità e i programmi contenuti nell'Allegato V.4. Le prove sono pubbliche e possono essere effettuate anche mediante sussidi audiovisivi, questionari e altri strumenti utili alla formulazione del giudizio. Le attività di valutazione sono affidate ai dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti appositamente abilitati. Il mantenimento dell'abilitazione alla funzione di esaminatore è subordinato allo svolgimento di una specifica attività formativa secondo le modalità previste dall'Allegato V.5. La prova pratica non può essere sostenuta prima che sia trascorso un mese dal rilascio dell'autorizzazione a esercitarsi. Un analogo intervallo temporale è previsto in caso di modifica della categoria richiesta o del tipo di cambio del veicolo utilizzato per l'esame, nonché dopo una prova conclusasi con esito sfavorevole o un'assenza ingiustificata. Contestualmente al superamento della prova pratica, il competente ufficio ministeriale rilascia la patente di guida.

Le modalità tecniche, i programmi delle prove, i veicoli utilizzabili e i criteri di valutazione riproducono in larga parte la disciplina vigente, ora sistematizzata nell'Allegato V.4. Analogamente, l'Allegato V.5 conserva la disciplina vigente relativa alla qualificazione, alla formazione periodica e ai controlli sugli esaminatori. Costituiscono invece integrazioni specifiche le

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

disposizioni relative alla modifica della categoria o del tipo di cambio e all'assenza ingiustificata dalla prova.

L'**articolo 184**, rubricato «*Conversione delle patenti rilasciate da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo*», disciplina la conversione delle patenti rilasciate da Stati terzi, coordinando la disciplina interna con gli accordi internazionali e con le specifiche intese bilaterali fondate sulla reciprocità.

Il titolare di una patente in corso di validità rilasciata da uno Stato terzo che abbia acquisito la residenza in Italia può richiederne la conversione senza sostenere un nuovo esame di idoneità quando tale possibilità sia prevista da una specifica intesa bilaterale.

La conversione non determina un automatismo nel rilascio del titolo italiano, per il quale resta necessaria la verifica del possesso dei requisiti fisici, psichici e soggettivi richiesti dall'ordinamento nazionale.

Il titolo estero convertito è ritirato e restituito all'autorità dello Stato di rilascio, mentre specifiche disposizioni regolano l'ipotesi dello smarrimento della patente quando contemplata dall'accordo applicabile.

La conversione è annotata sul titolo italiano anche in occasione dei successivi rinnovi e duplicati, così da conservare l'informazione relativa all'origine del titolo.

Una disciplina specifica riguarda le patenti estere che derivino dal riconoscimento o dalla conversione di una precedente patente italiana. In assenza di una specifica intesa bilaterale, è rilasciata una patente italiana di categoria non superiore a quella originariamente posseduta. In presenza di un'intesa bilaterale può essere riconosciuta anche una categoria superiore, purché la patente italiana originaria sia stata conseguita mediante esame e la conversione della categoria superiore sia prevista dalla relativa tabella di equipollenza.

Nel caso di patente italiana ottenuta mediante conversione di un titolo rilasciato da uno Stato terzo, l'attivazione della patente mobile è subordinata alla validazione da parte dell'ufficio provinciale che ha gestito la pratica, alla restituzione della patente estera e all'esibizione del documento di soggiorno in corso di validità.

La disciplina di base della conversione resta sostanzialmente invariata, in quanto le innovazioni riguardano la regolazione puntuale delle patenti estere derivanti da una precedente patente italiana e il procedimento di attivazione della patente mobile.

L'**articolo 185**, rubricato «*Conversione delle patenti rilasciate da uno Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo*», disciplina separatamente la conversione delle patenti rilasciate dagli Stati dell'Unione europea e dello Spazio economico europeo, in coerenza con il principio del reciproco riconoscimento dei titoli.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Il titolare che abbia acquisito la residenza in Italia può richiedere la conversione della patente posseduta in una patente italiana valida per le medesime categorie, senza sostenere un nuovo esame di idoneità.

Elemento centrale del procedimento è la verifica della validità del titolo. A tal fine, l'ufficio della motorizzazione può ricorrere alla rete dell'Unione europea disciplinata dall'articolo 180. Si realizza così un collegamento diretto tra il procedimento nazionale di conversione e il sistema europeo di cooperazione amministrativa.

La patente convertita è ritirata e restituita all'autorità dello Stato che l'ha rilasciata e il medesimo regime è esteso alle abilitazioni professionali.

Una specifica disciplina è prevista per le patenti prive di limiti di validità amministrativa o caratterizzate da una validità non coerente con le disposizioni unionali. In tali casi il titolare procede alla conversione trascorsi due anni dall'acquisizione della residenza in Italia.

La norma disciplina anche il rilascio di un duplicato nei casi di smarrimento o sottrazione, consentendo all'ufficio italiano di utilizzare le informazioni in proprio possesso e quelle acquisite presso lo Stato di rilascio.

Quando la patente unionale risulti scaduta da oltre cinque anni, la conversione è subordinata al positivo svolgimento di un esperimento di guida. La disposizione coordina in tal modo la conversione con l'esigenza di verificare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida dopo un periodo particolarmente lungo dalla scadenza del titolo.

Qualora nei confronti del titolare residente in Italia debba essere disposta la revisione della patente, l'interessato procede alla conversione del titolo unionale prima di sottoporsi alla revisione.

La conversione non è consentita quando la patente risulti sospesa o revocata dallo Stato di rilascio.

La disposizione estende inoltre alla conversione delle patenti unionali il meccanismo di attivazione della patente mobile e preclude la conversione di una patente europea derivante da un titolo originariamente rilasciato da uno Stato terzo con il quale l'Italia non abbia concluso una specifica intesa bilaterale. Tale previsione è diretta a preservare le condizioni alle quali l'ordinamento nazionale ammette il riconoscimento dei titoli originariamente rilasciati da Stati terzi.

Restano sostanzialmente ferme le disposizioni relative alla conversione, al ritiro e alla restituzione del titolo, al duplicato e alla revisione. Le integrazioni riguardano principalmente l'utilizzo della rete unionale e l'attivazione della patente mobile.

L'**articolo 186**, rubricato «*Conversione delle patenti militari o assimilate*», disciplina la conversione delle patenti militari o assimilate.

La disposizione consente ai titolari dei relativi titoli di ottenere la patente civile per le corrispondenti categorie senza sostenere l'esame di idoneità,

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

secondo la tabella di equipollenza definita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministero o l'ente di appartenenza.

La richiesta deve essere presentata durante il servizio, per il tramite dell'autorità di appartenenza, oppure entro un anno dal congedo o dalla cessazione dal servizio.

La previsione riconosce, pertanto, ai fini del rilascio della patente civile, la formazione e l'abilitazione già acquisite nell'ambito delle amministrazioni interessate, secondo le corrispondenze definite dalla competente autorità.

La disposizione riproduce, senza modifiche sostanziali, la disciplina vigente, aggiornando i riferimenti organizzativi ed estendendo espressamente la formulazione alle patenti assimilate.

L'**articolo 187**, rubricato «*Durata e conferma della validità delle patenti di guida*», disciplina unitariamente la durata amministrativa e il procedimento di conferma della validità delle patenti.

La conferma della validità è subordinata alla permanenza dei presupposti che legittimano il possesso del titolo, rappresentati dalla residenza e dai requisiti fisici e psichici richiesti per la specifica categoria.

La durata delle patenti è differenziata in relazione alla categoria e all'età del titolare secondo quanto previsto dall'Allegato V.3. La scelta consente di concentrare nell'Allegato la disciplina tecnica dei periodi di validità, mantenendo nell'articolo il principio generale della loro graduazione.

All'esito positivo del procedimento di conferma viene rilasciato un duplicato della patente e il titolare procede alla distruzione del precedente documento scaduto.

Anche in tale ambito, assume rilievo centrale la digitalizzazione del procedimento, in quanto il rinnovo è gestito attraverso il sistema informatico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il coinvolgimento dei medici competenti all'accertamento dei requisiti fisici e psichici. La previsione consente di integrare, nell'ambito di un unico procedimento telematico, l'accertamento sanitario e gli adempimenti amministrativi necessari per il rilascio del nuovo documento.

La disposizione disciplina espressamente anche il pagamento della tariffa prevista per la conferma della validità, subordinando allo stesso lo svolgimento della visita medica. Il personale sanitario che effettua la visita è responsabile in solido dell'omesso pagamento.

Una disciplina specifica riguarda le patenti scadute da oltre cinque anni. In tale ipotesi, al controllo dei requisiti psicofisici si aggiunge un esperimento di guida finalizzato a verificare il permanere dell'idoneità tecnica del titolare.

A seguito della presentazione dell'istanza e dell'acquisizione della certificazione medica, l'ufficio competente rilascia, su richiesta del conducente, una ricevuta di prenotazione dell'esperimento di guida, valida per condurre il veicolo fino al giorno della prova.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

La norma disciplina in modo puntuale gli effetti dell'esperimento. In caso di esito negativo, la patente è revocata con decorrenza dal giorno della prova; in caso di assenza, l'efficacia del titolo è sospesa fino al positivo svolgimento di un ulteriore esperimento. La sospensione è annotata nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida.

La previsione risponde all'esigenza di affiancare all'accertamento sanitario una verifica dell'effettiva capacità tecnica quando il titolo sia rimasto scaduto per un periodo particolarmente lungo.

L'articolo disciplina, inoltre, la conferma di validità delle patenti italiane dei soggetti residenti o dimoranti per almeno sei mesi in Stati non appartenenti all'Unione europea o allo Spazio economico europeo. In tali ipotesi, la competenza è attribuita alle autorità diplomatico-consolari italiane, previo accertamento dei requisiti da parte dei medici fiduciari, salvi i casi nei quali la valutazione sia riservata alle commissioni mediche locali o a medici specialisti.

Quando il titolare riacquisisce la residenza in Italia, è previsto un nuovo rinnovo entro sei mesi secondo la procedura ordinaria.

Nelle more degli accertamenti della commissione medica locale può infine essere rilasciato, per una sola volta, un permesso provvisorio di guida valido fino alla conclusione del procedimento, previa verifica dell'assenza di condizioni ostative nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida.

La disposizione realizza, nel complesso, un sistema nel quale la continuità dell'abilitazione è contemperata con la necessità di verificare periodicamente la permanenza delle condizioni fisiche, psichiche e, nelle ipotesi espressamente previste, tecniche necessarie per la guida.

La disciplina dell'esperimento di guida riproduce in larga parte quella vigente. Costituisce una precisazione il criterio di decorrenza del quinquennio nel caso di patente unionale soggetta all'obbligo di conversione dopo due anni dall'acquisizione della residenza in Italia.

CAPO III – Delle autoscuole

Il **Capo III** reca la disciplina delle autoscuole e dei centri di istruzione automobilistica, individuando le attività esercitabili, le modalità di avvio, le competenze di vigilanza e i principali requisiti organizzativi, tecnici e professionali.

L'**articolo 188**, rubricato «*Autoscuole*», definisce le autoscuole come le strutture destinate all'educazione stradale, all'istruzione e alla formazione dei conducenti.

Tali soggetti svolgono attività formativa per il conseguimento delle patenti di qualsiasi categoria e devono disporre di adeguate attrezzature tecniche e didattiche, nonché di insegnanti e istruttori muniti delle prescritte abilitazioni professionali. La disposizione disciplina la possibilità che più autoscuole si consorzino, costituendo un centro di istruzione automobilistica

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

riconosciuto dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le autoscuole consorziate possono demandare al centro, integralmente o parzialmente, la formazione necessaria per il conseguimento delle diverse categorie di patente e delle qualificazioni professionali, fatta eccezione per la formazione relativa alla patente di categoria B. L'avvio dell'attività è subordinato alla presentazione di una segnalazione certificata di inizio di attività secondo le modalità indicate nell'Allegato V.6. Le autoscuole sono sottoposte alla vigilanza amministrativa e tecnica delle Province, alle quali compete anche l'applicazione delle sanzioni previste dal medesimo allegato. La norma rinvia a decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per la definizione dei compiti delle autoscuole e dei criteri necessari per lo svolgimento della vigilanza. Con tali decreti sono disciplinati i requisiti minimi di capacità finanziaria, le verifiche sulla disponibilità del parco veicolare, i criteri di accreditamento dei soggetti formatori, le prescrizioni relative ai locali e all'arredamento didattico e la durata dei corsi. Alla fonte ministeriale sono inoltre demandate la disciplina dei requisiti di idoneità degli insegnanti e degli istruttori, la formazione iniziale e periodica, i relativi programmi e le prove di esame per l'accertamento dell'idoneità tecnica. I programmi degli esami per il conseguimento della patente di guida sono, invece, stabiliti dall'Allegato V.4.

La disposizione non modifica l'assetto vigente, ma ne opera il riordino tra Codice, Allegato V.6 e disciplina ministeriale. Nell'Allegato predetto sono ricollocate, in particolare, le disposizioni relative all'avvio dell'attività, ai requisiti organizzativi, alla vigilanza e alle misure disciplinari.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

TITOLO VI

PREMESSA

Il **Titolo VI** reca una disciplina organica dei veicoli, aggiornata alla luce dell'evoluzione tecnologica della mobilità e finalizzata a rafforzare la sicurezza della circolazione, semplificare gli adempimenti amministrativi e assicurare la tracciabilità dei mezzi, in coerenza con il quadro normativo unionale.

Particolare rilievo assume la **guida automatizzata**, con disposizioni dedicate ai veicoli parzialmente o completamente automatizzati e alla loro sperimentazione su strade aperte al traffico, anche in ambito portuale e aeroportuale, per finalità di ricerca, sviluppo e innovazione. La sicurezza è rafforzata attraverso le **campagne di richiamo**, precludendo le procedure tecniche e amministrative ministeriali per i veicoli non regolarizzati inseriti nell'apposito elenco telematico, fatta salva la rottamazione.

Alla continuità dei servizi amministrativi è rivolta la procedura emergenziale che, in caso di indisponibilità dei sistemi informatici, consente il rilascio di **attestazioni provvisorie per la circolazione** e l'utilizzo del titolo richiesto, salvaguardando gli effetti prenotativi della domanda e l'opponibilità ai terzi, subordinatamente al successivo perfezionamento della formalità.

Il contenimento delle pratiche elusive connesse all'esterovestizione è perseguito coordinando gli obblighi di immatricolazione e registrazione dei veicoli esteri con il **Registro dei veicoli immatricolati all'estero (REVE)**, inserito nel sistema informativo del Pubblico Registro Automobilistico (PRA). La **circolazione di prova** è inoltre potenziata per favorire le attività di studio, ricerca e sperimentazione, precisando i soggetti legittimati, gli obblighi assicurativi e le condizioni di utilizzo.

La salvaguardia dei **veicoli d'epoca, storici e destinati al restauro** comprende regole sulla classificazione, sulla circolazione e sulle esenzioni dalle limitazioni ambientali, nonché sul recupero delle targhe originarie. A queste si affiancano le disposizioni generali sulle targhe e il riordino delle procedure di cessazione dalla circolazione per demolizione, esportazione e iscrizione nell'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca, chiarendo anche quando il fermo amministrativo non impedisce la radiazione.

Completano il quadro le previsioni sulle **macchine operatrici**, tra cui i mezzi con massa superiore a 3,5 e fino a 7,5 tonnellate dotati di moduli permanenti per la manutenzione stradale e idonei al carico e scarico dei rifiuti urbani, sulle autorizzazioni e verifiche di sicurezza dei **carri allegorici** e sulle deroghe alla revisione dei veicoli impiegati nelle **competizioni motoristiche** autorizzate.

Il Titolo VI si compone di **undici Capi**.

CAPO I – Dei principi generali

Il **Capo I** reca i principi generali applicabili alla materia dei veicoli e disciplina, accanto alla relativa nozione, gli obblighi dei principali operatori

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

economici coinvolti nella produzione e nella commercializzazione, le campagne di richiamo e i controlli di conformità.

L'articolo 189, rubricato «*Veicoli*» reca la definizione generale di veicolo, aggiornandola alla luce dell'evoluzione tecnologica della mobilità. Sono ricomprese nella nozione tutte le macchine di qualsiasi specie che circolano sulle strade, siano esse guidate da una persona oppure dotate di un sistema di guida automatizzato in grado di esercitarne continuativamente il controllo dinamico. La disposizione opera, pertanto, un significativo adeguamento della tradizionale nozione di veicolo, non più necessariamente collegata alla presenza di una guida umana. Dalla nozione di veicolo sono escluse le macchine riservate all'uso dei bambini, nei limiti stabiliti dal regolamento, le macchine per l'uso di persone con disabilità rientranti tra i dispositivi medici e i robot per la cura della persona, anche se asserviti da motore, aventi le caratteristiche stabilite dal regolamento, nonché i dispositivi per la micromobilità elettrica.

L'articolo 190, rubricato «*Obblighi dei costruttori*», disciplina gli obblighi dei costruttori, recependo nel Codice i principi che regolano la responsabilità del fabbricante nell'ambito delle procedure di omologazione e della vigilanza sulla conformità della produzione. I costruttori sono responsabili della conformità dei veicoli, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti alle prescrizioni applicabili e, nelle procedure di omologazione in più fasi, rispondono delle attività effettuate nella fase di propria competenza. Specifici obblighi riguardano la conformità della produzione in serie, il divieto di dispositivi idonei ad alterare le prestazioni registrate durante le prove e il rilascio dei certificati o delle dichiarazioni di conformità.

La disposizione disciplina, inoltre, il comportamento da tenere qualora, dopo l'immissione sul mercato o l'entrata in circolazione, emerga una situazione di non conformità. In tali ipotesi il costruttore è tenuto ad adottare entro quarantotto ore le misure correttive necessarie, informando l'autorità competente nelle successive ventiquattro ore; in presenza di un grave rischio per la salute, la sicurezza delle persone o altri interessi pubblici protetti, l'intervento deve essere immediato. In aggiunta, è previsto lo svolgimento, da parte dei costruttori, di campagne di richiamo rivolte ai proprietari dei veicoli interessati da non conformità, previa autorizzazione dell'autorità detentrice alla consultazione dei dati dei proprietari o degli utilizzatori dei veicoli coinvolti. Sono altresì previsti obblighi di gestione dei reclami, di informazione nei confronti di distributori e importatori, di collaborazione con le autorità e di conformità alle condizioni di stoccaggio o di trasporto, nonché i costi dei controlli e delle verifiche previsti dalla normativa nazionale, unionale e UNECE.

L'articolo 191, rubricato «*Campagne di richiamo di sicurezza*», disciplina le campagne di richiamo di sicurezza. La previsione estende l'ambito della disciplina ai veicoli delle categorie L, M, N e O, ai veicoli agricoli e forestali, alle macchine operatrici e alle macchine mobili non stradali. Il costruttore deve adottare le necessarie misure correttive e svolgere

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

una puntuale attività di informazione nei confronti dei proprietari e degli utilizzatori dei veicoli interessati quando sia stato individuato un grave rischio per la salute, la sicurezza delle persone o altri interessi pubblici.

Decorsi ventiquattro mesi dall'avvio della campagna, i veicoli per i quali gli interventi non siano stati ancora effettuati sono inseriti in un apposito elenco telematico istituito presso la Direzione generale per la motorizzazione. La disposizione rafforza l'effettività delle campagne di richiamo prevedendo che, fino alla regolarizzazione, tali veicoli non possano essere sottoposti alle procedure tecniche e amministrative di competenza degli uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, fatta eccezione per la rottamazione quale veicolo fuori uso. La disciplina amplia dunque sia l'ambito soggettivo dei richiami sia gli effetti conseguenti alla mancata esecuzione degli interventi prescritti.

L'articolo 192, rubricato «*Obblighi degli importatori*», individua gli obblighi degli importatori, ai quali è consentita l'immissione sul mercato dei soli veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti conformi al Codice, alla disciplina unionale e ai regolamenti UNECE. Prima dell'immissione sul mercato essi verificano la validità dell'omologazione, la presenza dei marchi prescritti e la conformità del prodotto. In caso di difformità, l'immissione sul mercato, l'entrata in circolazione o l'immatricolazione sono precluse fino al ripristino della conformità.

Sono inoltre regolati gli obblighi relativi all'apposizione della denominazione commerciale o del marchio sui veicoli importati, ai prodotti che presentino un grave rischio, al ritiro e al richiamo, alla tracciabilità dell'importatore, alla disponibilità delle istruzioni in lingua italiana, alla gestione dei reclami e alle condizioni di stoccaggio e trasporto.

L'articolo 193, rubricato «*Obblighi dei distributori*», reca la corrispondente disciplina relativa ai distributori. Prima di mettere a disposizione sul mercato veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti, questi verificano la presenza della targhetta o del marchio di omologazione, della documentazione prescritta e delle informazioni sulla sicurezza, nonché l'adempimento degli obblighi gravanti su costruttori e importatori.

La norma pone inoltre a carico dei distributori obblighi di informazione in presenza di reclami, rischi o non conformità, vieta la commercializzazione dei prodotti non conformi sino alla loro regolarizzazione e impone la garanzia che le condizioni di stoccaggio e di trasporto non pregiudichino la conformità alle prescrizioni del Codice. In presenza di un grave rischio è prevista la tempestiva comunicazione alle autorità competenti e ai costruttori, nonché la collaborazione con l'Autorità nazionale per l'adozione delle misure necessarie.

L'articolo 194, rubricato «*Obblighi degli importatori e distributori*», individua le ipotesi nelle quali l'importatore o il distributore assume, ai fini del Codice, la posizione e gli obblighi propri del costruttore. Ciò avviene quando il prodotto è immesso sul mercato con il nome o il marchio dell'importatore o del distributore, quando questo apporti modifiche suscettibili di

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

comprometterne la conformità ovvero quando operi sulla base di un'omologazione UNECE rilasciata ad un costruttore stabilito fuori dall'Unione europea e non sia individuabile un suo rappresentante nel territorio unionale. A un decreto ministeriale è demandata la disciplina delle modalità di riconoscimento degli importatori e dei distributori indicati dai costruttori.

L'articolo 195, rubricato «*Controlli di conformità*» disciplina i controlli di conformità della produzione. Prima dell'avvio della procedura di omologazione di un tipo prodotto in serie, il costruttore è sottoposto alla preventiva verifica ministeriale circa l'esistenza di procedure idonee a garantire che la produzione rimanga conforme al tipo omologato.

Il Ministero può sospendere o revocare l'omologazione nazionale qualora emerga la mancata conformità. Nel caso di omologazioni rilasciate all'estero, è invece prevista la comunicazione alle autorità interessate e l'adozione delle misure restrittive provvisorie consentite dal diritto unionale, comprese la limitazione dell'immissione sul mercato o della circolazione, il ritiro o il richiamo. È infine prevista l'adozione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti contenente i criteri, le modalità e l'eventuale selezione di veicoli e loro sistemi, componenti ed entità tecniche. Gli oneri delle verifiche preventive e successive restano a carico del titolare dell'omologazione.

CAPO II - Dei veicoli a motore e loro rimorchi diversi dai veicoli agricoli e forestali

Il **Capo II** disciplina i veicoli a motore e i loro rimorchi e semirimorchi diversi dai veicoli agricoli e forestali.

L'articolo 196, rubricato «*Caratteristiche costruttive dei veicoli*», disciplina le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli, assumendo quale disciplina di riferimento la normativa unionale vigente. La disposizione è espressamente riformulata, rispetto all'assetto vigente, al fine di adeguarla al regolamento (UE) 2018/858. Per gli aspetti non autonomamente applicabili è previsto l'intervento con decreto ministeriale, mentre le caratteristiche non armonizzate a livello europeo restano disciplinate dal regolamento nazionale. Sono altresì attribuiti al Ministro poteri di regolazione tecnica per determinate categorie di veicoli non disciplinate dalla normativa unionale. Le relative caratteristiche sono sottoposte alla procedura di omologazione.

La disposizione riprende l'impianto dell'articolo 106 del Codice vigente, aggiornandolo e coordinandolo con il regolamento (UE) n. 167/2013.

L'articolo 197, rubricato «*Dispositivi, sistemi, componenti e entità tecniche indipendenti*», reca la corrispondente disciplina dei dispositivi, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti. Alla disciplina ministeriale è affidata l'individuazione dei dispositivi supplementari richiesti in ragione della destinazione o dell'uso del veicolo o di particolari norme di comportamento. Sono inoltre previste disposizioni specifiche per i dispositivi

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

destinati ai veicoli condotti da persone con disabilità o utilizzati per il loro trasporto.

L'articolo 198, rubricato «*Omologazione e requisiti per l'ammissione alla circolazione*», regola l'omologazione e i requisiti per l'ammissione alla circolazione. Sono sottoposti alle procedure di omologazione previste dalla normativa unionale i veicoli prodotti in serie, in serie limitata o individualmente, nonché i veicoli incompleti costruiti in una o più fasi. La disciplina comprende anche i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti, prevedendo il ricorso alle omologazioni unionali, nazionali o UNECE secondo i rispettivi ambiti di applicazione.

La procedura è effettuata mediante visita e prova da parte dei competenti uffici ministeriali, secondo modalità definite nel rispetto del quadro europeo. La disposizione riconosce direttamente le omologazioni UE rilasciate dagli altri Stati secondo la normativa unionale e sistematizza le procedure nazionali relative ai prodotti non integralmente armonizzati.

La disposizione disciplina, inoltre, gli accertamenti successivi al rilascio dell'omologazione qualora sia rilevata l'applicazione di dispositivi o metodologie di manipolazione, *hardware* o *software*, che riducano l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni. In tali casi, la Direzione generale per la motorizzazione assegna al titolare dell'omologazione un termine non superiore a sessanta giorni, decorrente dalla notificazione del relativo provvedimento, per il ripristino delle condizioni originarie. In caso di mancato adeguamento, l'omologazione rilasciata dall'autorità nazionale è revocata; qualora sia stata rilasciata da uno Stato estero, il Ministero informa le competenti autorità estere e può adottare le misure restrittive provvisorie previste dalla disposizione.

La disposizione riorganizza la disciplina dell'articolo 107 del Codice vigente relativa all'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione dei veicoli agricoli, adeguandola alla disciplina unionale sull'omologazione e introducendo previsioni più puntuali sulle differenti tipologie di omologazione e sui controlli successivi.

L'articolo 199, rubricato «*Dichiarazione di conformità, certificato di omologazione e certificato di conformità, certificato di approvazione*», disciplina la dichiarazione di conformità, il certificato di omologazione, il certificato di conformità e il certificato di approvazione, completando la disciplina procedimentale dell'omologazione. Alla domanda di visita e prova deve essere allegata la dichiarazione di conformità rilasciata dal costruttore; all'esito favorevole dell'accertamento l'ufficio competente rilascia il certificato di omologazione. È presente un richiamo alla normativa unionale per le caratteristiche e il contenuto della dichiarazione di conformità, del certificato di omologazione e del certificato di conformità.

Per ciascun veicolo prodotto conformemente al tipo omologato, il costruttore rilascia inoltre il certificato di conformità, anche in formato digitale, assumendone la piena responsabilità e garantendone la registrazione

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

progressiva. La previsione recepisce la crescente digitalizzazione della documentazione connessa all'omologazione.

Il rilascio del certificato di omologazione è sospeso qualora emergano elementi che facciano presumere l'illecita provenienza del veicolo o di una sua parte, nonché in caso di esito non favorevole della visita e prova, per il tempo necessario allo svolgimento dei relativi accertamenti.

La disciplina non introduce nuovi documenti abilitativi, ma sistematizza nel Codice gli atti già previsti dalla normativa unionale e nazionale in materia di omologazione, consentendone anche il rilascio in formato digitale.

L'articolo 200, rubricato «*Delle modifiche costruttive e relative modalità operative*», disciplina le modifiche costruttive dei veicoli già immatricolati e i relativi adempimenti. La visita e prova continua a costituire la regola per le modifiche che incidono sulle caratteristiche costruttive, sui dispositivi e sistemi di equipaggiamento, sulla carrozzeria o sull'autotelaio. Un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti individua, tuttavia, le modifiche per le quali l'aggiornamento del documento di circolazione può essere effettuato senza preventiva visita e prova. Il citato decreto è adottato di concerto con il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste per le modifiche relative ai veicoli agricoli e forestali.

La disposizione disciplina, inoltre, il nulla osta del costruttore e consente, quando il mancato rilascio dipenda da ragioni diverse da quelle tecniche, la sua sostituzione con una relazione redatta da un soggetto abilitato che attesti la fattibilità della modifica. La disciplina è riformulata nel quadro dell'adeguamento alla normativa europea e dei regolamenti UNECE.

Per i veicoli in circolazione da più di dieci anni, le modifiche delle caratteristiche costruttive sono ammesse soltanto in conformità agli appositi provvedimenti della Direzione generale per la motorizzazione o alla pertinente disciplina ministeriale. È inoltre demandata a un decreto ministeriale l'individuazione dei soggetti, ulteriori rispetto ai costruttori, competenti a effettuare modifiche costruttive sui veicoli delle categorie L, M, N e O, nonché l'istituzione del relativo registro. Specifiche disposizioni semplificative possono essere adottate per l'installazione sui veicoli già in circolazione di dispositivi aggiuntivi destinati a incrementarne la sicurezza. I veicoli che partecipano a competizioni motoristiche sportive autorizzate non sono soggetti alle disposizioni sulle modifiche costruttive previste dai commi precedenti; per le condizioni di applicazione della deroga, la disposizione rinvia alla disciplina dei veicoli impiegati nelle competizioni contenuta nell'articolo relativo alla loro revisione.

Al fine di incrementare la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada, la disposizione demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del Codice, l'individuazione delle categorie di veicoli soggette all'obbligo di installazione di sistemi per il rilevamento degli utenti presenti negli angoli ciechi. Il decreto stabilisce, in particolare, le categorie interessate, le soglie di massa, le

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

caratteristiche tecniche dei dispositivi e la tempistica di adeguamento dei veicoli già in circolazione.

L'articolo 201, rubricato «*Traino dei veicoli*», disciplina il traino dei veicoli. Per i veicoli eccezionali o autorizzati ai trasporti in condizioni di eccezionalità, il documento di circolazione indica la possibilità di trainare o essere trainati da più di un veicolo. Al Ministero è inoltre attribuito il potere di autorizzare, per esigenze speciali, il traino di veicoli non qualificabili come rimorchi, tra i quali rientrano i veicoli in avaria. Una disciplina specifica riguarda i trenini turistici, che possono trainare fino a tre rimorchi. Infine, è previsto che nei documenti di circolazione del veicolo idoneo al traino è indicato il valore della massa massima rimorchiabile.

La disposizione riproduce sostanzialmente la disciplina dell'articolo 63 del Codice vigente, senza introdurre modifiche sostanziali, salvi gli adeguamenti terminologici e sistematici e la specificazione relativa ai trenini turistici.

L'articolo 202, rubricato «*Dei veicoli a guida automatizzata*», introduce nel Codice una disciplina specifica dei veicoli a guida automatizzata. I veicoli possono essere parzialmente o completamente automatizzati e, per le categorie internazionali M e N, sono assoggettati all'omologazione prevista dalla normativa unionale e alle caratteristiche tecniche definite con decreto ministeriale.

La disposizione contempla inoltre la sperimentazione, per finalità di ricerca, sviluppo e innovazione, di veicoli omologati e di mezzi innovativi non omologati o non omologabili dotati di tecnologie di guida automatica o connessa. La sperimentazione può svolgersi, previa autorizzazione, anche sulle strade aperte al traffico in condizioni di normale circolazione, comprese quelle situate in ambito portuale e aeroportuale.

CAPO III – Dei veicoli agricoli e forestali

Il **Capo III** contiene una disciplina autonoma dei veicoli agricoli e forestali, organizzata secondo una struttura analoga a quella adottata per gli altri veicoli a motore e coordinata con il regolamento (UE) n. 167/2013.

L'articolo 203, rubricato «*Caratteristiche costruttive dei veicoli agricoli e forestali*», disciplina le caratteristiche costruttive dei veicoli agricoli e forestali, dei trattori, delle macchine operatrici agricole semoventi, dei relativi rimorchi e delle attrezzature intercambiabili trainate. La normativa unionale costituisce la fonte primaria di riferimento; per gli aspetti non armonizzati trovano applicazione il regolamento nazionale e i decreti ministeriali. La disposizione conserva inoltre il raccordo con la normativa in materia di sicurezza e igiene del lavoro quando i mezzi non circolano su strada.

L'articolo 204, rubricato «*Dispositivi dei veicoli agricoli e forestali*», disciplina autonomamente i dispositivi, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti dei veicoli agricoli e forestali, introducendo nel Codice le previsioni derivanti dal regolamento (UE) n. 167/2013, dando attuazione,

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0061725/TN

con decreto, alla normativa unionale non direttamente applicabile che modifica le modalità esecutive e le caratteristiche di ordine tecnico di disposizioni unionali già recepite nell'ordinamento nazionale. È prevista l'omologazione nei casi stabiliti dalla normativa europea, nonché la possibilità di individuare con decreto dispositivi supplementari richiesti da particolari norme di comportamento. Specifiche disposizioni sono previste per i mezzi destinati ad essere condotti da persone con disabilità.

L'articolo 205, rubricato «*Omologazione e requisiti per l'ammissione alla circolazione dei veicoli agricoli e forestali*», disciplina l'omologazione e i requisiti per l'ammissione alla circolazione dei veicoli agricoli e forestali, distinguendo le omologazioni di veicoli prodotti in serie illimitata, in serie limitata o individualmente e contemplando altresì i veicoli incompleti realizzati in più fasi. La procedura comprende sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti e si svolge mediante visita e prova presso i competenti uffici ministeriali. La disposizione disciplina, inoltre, l'approvazione nazionale dei tipi di veicoli agricoli e forestali e l'approvazione dei dispositivi, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche destinati alla sostituzione o all'integrazione di quelli originariamente installati. Le relative procedure sono svolte dagli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti secondo le modalità definite con decreto ministeriale. Da ultimo, è prevista una disciplina specifica in caso di omologazione rilasciata da uno Stato estero.

Analogamente a quanto previsto per gli altri veicoli a motore, la disposizione regola gli accertamenti successivi al rilascio dell'omologazione qualora sia rilevata l'applicazione di dispositivi o metodologie di manipolazione dei sistemi di controllo delle emissioni, prevedendo un termine non superiore a sessanta giorni per il ripristino delle condizioni originarie e, in caso di mancato adeguamento, la revoca dell'omologazione nazionale o l'adozione di misure restrittive provvisorie per le omologazioni rilasciate all'estero. Le attrezzature intercambiabili trainate individuate dal Ministero, le cui caratteristiche costruttive connesse alla relativa operatività non risultino conformi alla normativa unionale, possono essere escluse dalle procedure di omologazione.

L'articolo 206, rubricato «*Dichiarazione di conformità, certificato di omologazione e certificato di conformità*», regola la documentazione connessa all'omologazione dei veicoli agricoli e forestali, introducendo nel Codice le previsioni europee relative alla dichiarazione di conformità, al certificato di omologazione e al certificato di conformità. Quest'ultimo può essere rilasciato in forma cartacea o digitale ed è assunto dal costruttore sotto la propria responsabilità.

Il rilascio del certificato di omologazione è sospeso qualora emergano elementi che facciano presumere l'illecita provenienza del veicolo o di una sua parte, nonché in caso di esito non favorevole della visita e prova, per il tempo necessario allo svolgimento dei relativi accertamenti.

L'articolo 207, rubricato «*Delle modifiche costruttive e relativi adempimenti dei veicoli agricoli e forestali*», disciplina le modifiche costruttive

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

dei veicoli agricoli e forestali e i relativi adempimenti. La visita e prova è prevista per le modifiche che incidono sulle caratteristiche del mezzo o sui dispositivi e sistemi, mentre un decreto ministeriale individua le ipotesi nelle quali l'aggiornamento dei documenti può essere effettuato senza tale accertamento.

La disciplina regola inoltre l'autorizzazione del costruttore e la possibilità di sostituirla, in determinate condizioni, con una relazione tecnica. Per i veicoli in circolazione da oltre dieci anni, le modifiche sono ammesse nei limiti delle specifiche disposizioni adottate dall'amministrazione.

Da ultimo, un decreto ministeriale identifica i soggetti competenti ad effettuare le modifiche costruttive e che saranno responsabili delle stesse.

La disposizione riprende e riorganizza la disciplina dell'articolo 112 del Codice vigente. Rimane invariato l'impianto generale, fondato sulla visita e prova delle modifiche costruttive e sull'aggiornamento dei documenti di circolazione. Costituiscono, invece, elementi innovativi la più puntuale disciplina dei soggetti autorizzati a effettuare le modifiche, la loro registrazione e le relative responsabilità.

L'articolo, in raccordo con quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 200, prevede che il decreto con cui sono definite le modifiche ai veicoli agricoli e forestali per le quali l'aggiornamento dei documenti di circolazione non è subordinato a visita e prova, è adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste e i provvedimenti della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – relativi ai veicoli in circolazione da più di dieci anni - sono adottati d'intesa con la competente Direzione generale del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.

L'articolo 208, rubricato «*Traino di veicoli agricoli e forestali*», disciplina il traino dei veicoli agricoli e forestali, fissando a 18,75 metri il limite ordinario di lunghezza dei convogli. Il superamento di tale limite per specifiche esigenze funzionali determina l'assoggettamento alla disciplina dei trasporti eccezionali. La disposizione attribuisce inoltre al conducente del veicolo a motore la responsabilità dell'abbinamento e della sussistenza delle condizioni di sicurezza del complesso.

La disposizione riprende, con gli aggiornamenti terminologici conseguenti alla nuova classificazione dei mezzi, la disciplina contenuta nell'articolo 105 del Codice vigente relativa alla composizione e alla lunghezza dei convogli agricoli. Non muta il limite ordinario di 18,75 metri.

L'articolo 209, rubricato «*Abbinamento dei veicoli agricoli e forestali*», completa la disciplina individuando le condizioni tecniche di abbinamento tra trattori, rimorchi agricoli e attrezzature intercambiabili trainate. Sono disciplinati il numero massimo degli elementi trainabili, i requisiti di frenatura e i rapporti tra le masse dei veicoli componenti il convoglio. La riformulazione è funzionale all'adeguamento al quadro unionale in materia di veicoli agricoli e forestali.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

La disposizione sistematizza le prescrizioni vigenti in materia di abbinamento dei veicoli agricoli, numero degli elementi trainabili, sistemi di frenatura e rapporti tra le masse dei veicoli che compongono il convoglio, adeguandone la formulazione alla disciplina unionale.

CAPO IV – Delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali

Il **Capo IV** disciplina congiuntamente le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali, adeguando la disciplina alla relativa evoluzione del diritto europeo.

L'articolo 210, rubricato «*Macchine operatrici e macchine mobili non stradali*», definisce le macchine operatrici come mezzi semoventi o trainati destinati ad operare su strada o nei cantieri e specifica, ai fini della disciplina, la nozione di cantiere. Le macchine possono circolare per il proprio trasferimento e per la movimentazione delle cose connesse al ciclo operativo.

La disposizione distingue le diverse categorie di macchine operatrici e introduce nel medesimo quadro le macchine mobili non stradali, rinviando al regolamento per la disciplina delle caratteristiche costruttive, dei limiti dimensionali e ponderali, delle condizioni di circolazione e della eventuale qualificazione come mezzi eccezionali. È prevista un'esenzione dalle ordinarie prescrizioni per brevi e saltuari spostamenti su strada delle macchine mobili non stradali e dei carrelli, alle condizioni stabilite dall'amministrazione. Sono mantenuti specifici limiti di velocità. Per le macchine operatrici semoventi, in relazione alle loro caratteristiche, è previsto un numero massimo di tre posti per gli addetti. La tabella qualifica la riformulazione come funzionale all'adeguamento alla nuova normativa unionale.

Per le macchine operatrici la disposizione conserva l'impianto della disciplina vigente, mentre presenta carattere innovativo l'inserimento nel medesimo quadro normativo delle macchine mobili non stradali.

CAPO V – Delle altre tipologie di veicoli e degli altri dispositivi

Il **Capo V** raccoglie le discipline relative alle categorie di mezzi che, per caratteristiche tecniche o funzione, richiedono una regolamentazione specifica: velocipedi, monopattini, dispositivi di micromobilità elettrica, veicoli a trazione animale, carri allegorici, mezzi dello spettacolo viaggiante, veicoli eccezionali, veicoli storici e mezzi d'opera.

L'articolo 211, rubricato «*Velocipedi*», disciplina i dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi, prescrivendo sistemi di frenatura, segnalazione acustica, illuminazione e dispositivi retroriflettenti. Sono mantenute specifiche deroghe per i velocipedi utilizzati nelle competizioni sportive. La disciplina demanda inoltre alla fonte ministeriale le caratteristiche dei velocipedi a più ruote destinati al trasporto di ulteriori

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

persone e al regolamento quelle delle attrezzature per il trasporto dei bambini.

La disposizione riproduce sostanzialmente la disciplina dell'articolo 68 del Codice vigente e delle relative disposizioni regolamentari, senza introdurre modifiche sostanziali quanto ai dispositivi di frenatura, di segnalazione acustica, di illuminazione e retroriflettenti e alle deroghe previste per i velocipedi impiegati nelle competizioni sportive.

L'articolo 212, rubricato «*Monopattini elettrici*», reca la disciplina tecnica dei monopattini elettrici, rinviando ad apposito decreto ministeriale l'individuazione delle relative caratteristiche tecniche.

L'articolo 213, rubricato «*Dispositivi per la micromobilità elettrica*», disciplina autonomamente i dispositivi per la micromobilità elettrica. Tali dispositivi sono caratterizzati dalla presenza di un unico propulsore elettrico, dall'assenza di posti a sedere e dal divieto di trasportare persone, merci o effettuare traini. Sono ricondotti alle categorie degli *hoverboard*, dei *segway* e dei *monowheel*, le cui caratteristiche tecniche sono definite dal regolamento.

L'articolo 214, rubricato «*Veicoli a trazione animale e loro dispositivi*», disciplina i veicoli a trazione animale e le slitte, distinguendoli in relazione alla destinazione al trasporto di persone, di merci o all'impiego agricolo. Sono disciplinati i dispositivi di frenatura e, per le slitte, le specifiche soluzioni utilizzabili in presenza di neve o ghiaccio. Gli aspetti tecnici sono demandati al regolamento.

La disposizione riproduce sostanzialmente la disciplina dell'articolo 64 del Codice vigente e delle relative disposizioni regolamentari, senza introdurre modifiche sostanziali quanto alla classificazione dei veicoli e ai dispositivi di frenatura prescritti.

L'articolo 215, rubricato «*Carri allegorici*», introduce una disciplina specifica per la circolazione dei carri allegorici. L'autorizzazione è rilasciata dal Comune nel quale si svolge la manifestazione, previa acquisizione di una relazione redatta da un tecnico abilitato che attesti la corretta frenatura del complesso, la compatibilità tra massa trainata e capacità di traino e, per i mezzi non immatricolati, la sicurezza generale per la circolazione. Il tecnico verifica altresì l'abbinamento tra motrice e veicolo rimorchiato, identificando puntualmente, con apposita dichiarazione, il numero di telaio del veicolo trattore e del veicolo rimorchiato o altra modalità di identificazione in caso di veicoli non immatricolati.

L'articolo 216, rubricato «*Veicoli adibiti all'attività dello spettacolo viaggiante*», reca una disciplina organica dei veicoli adibiti all'attività dello spettacolo viaggiante, qualificati come veicoli per uso speciale dotati permanentemente delle relative attrezzature. È distinto il regime dei veicoli trainati classificabili come rimorchi da quello dei mezzi che, pur essendo trainati, non possono essere così classificati.

Per questi ultimi è previsto il rilascio di una specifica autorizzazione annuale e di una targa provvisoria, previa visita e prova. La disposizione detta

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

inoltre specifiche condizioni di sicurezza e limiti di velocità, differenziati in relazione alle caratteristiche costruttive e all'impianto frenante.

L'articolo 217, rubricato «*Veicoli eccezionali e veicoli adibiti al trasporto eccezionale*», disciplina le caratteristiche costruttive dei veicoli eccezionali e dei veicoli destinati al trasporto eccezionale, facendo riferimento ai limiti dimensionali e di massa stabiliti nell'Allegato VI.1 e demandando al regolamento le specifiche tecniche. Al Ministero è attribuita la possibilità di adottare prescrizioni integrative in relazione all'evoluzione tecnologica.

La disposizione riprende in larga parte la disciplina vigente relativa alle caratteristiche costruttive dei veicoli eccezionali e dei veicoli adibiti al trasporto eccezionale, ora coordinata con i limiti dimensionali e di massa stabiliti nell'Allegato VI.1. Presentano invece carattere innovativo le specifiche previsioni relative ai veicoli destinati al trasporto di persone e ai mezzi operanti esclusivamente negli ambiti portuali o aeroportuali.

La disposizione comprende tra i veicoli eccezionali anche i veicoli destinati al trasporto di persone che, per specifiche e giustificate esigenze funzionali, superano i limiti dimensionali o di massa stabiliti dall'Allegato VI.1. L'immatricolazione e l'autorizzazione all'impiego di tali veicoli sono ammesse esclusivamente in favore di imprese autorizzate all'esercizio dell'attività di trasporto di persone.

La disposizione introduce inoltre una specifica deroga per i veicoli destinati esclusivamente ai servizi di trasporto o movimentazione negli ambiti portuali o aeroportuali e per i veicoli per uso speciale, per i quali trovano applicazione prescrizioni definite con apposito provvedimento ministeriale.

L'articolo 218, rubricato «*Veicoli d'epoca, veicoli di interesse storico e collezionistico e veicoli di interesse a fini di restauro, iscritti negli appositi Registri*», disciplina unitariamente i veicoli d'epoca, i veicoli di interesse storico e collezionistico e i veicoli di interesse ai fini del restauro, ricondotti alla categoria dei veicoli con caratteristiche atipiche.

Per i veicoli d'epoca è istituito presso la Direzione generale per la motorizzazione l'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca (ENVE), nel quale sono iscritti i mezzi destinati alla conservazione e non adeguati alle prescrizioni tecniche ordinarie. La loro circolazione è limitata alle manifestazioni e ai raduni autorizzati e il trasferimento di proprietà o la perdita di possesso devono essere comunicati alla Direzione generale per la motorizzazione, al fine di aggiornare l'ENVE.

Sono inoltre disciplinati i veicoli di interesse storico e collezionistico iscritti nei Registri individuati dalla norma, le condizioni della loro circolazione e specifiche esenzioni dalle limitazioni ambientali, graduate anche in funzione dell'età del mezzo.

Particolare rilievo assume l'introduzione della categoria dei veicoli di interesse a fini di restauro, costituita dai mezzi ritenuti meritevoli di tutela in vista del ripristino delle originarie caratteristiche di costruzione. Le tre categorie sono ricondotte, nei casi previsti, alla nozione di veicolo di

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

particolare interesse culturale e sono espressamente escluse dalla definizione di rifiuto e dalla disciplina dei veicoli fuori uso.

Da ultimo, per la disciplina delle suddette categorie si rinvia all'adozione di decreti ministeriali.

La disciplina dei veicoli d'epoca e dei veicoli di interesse storico e collezionistico riprende in larga parte il Codice vigente, mantenendo i relativi registri e le condizioni generali di circolazione. Costituiscono elementi innovativi la categoria dei veicoli di interesse a fini di restauro, l'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca e la disciplina organica delle esenzioni dalle limitazioni ambientali.

L'articolo 219, rubricato «*Mezzi d'opera*», reca la disciplina dei mezzi d'opera, individuandoli nei veicoli o complessi dotati di particolari attrezzature e destinati ai materiali connessi alle attività edilizie, stradali, minerarie e assimilate o ai processi produttivi specificamente previsti. La nozione comprende anche mezzi utilizzati nell'attività forestale, nella raccolta e compattazione dei rifiuti, nello spurgo e nell'industria siderurgica. In presenza dei requisiti prescritti, tali veicoli possono effettuare trasporti eccedenti gli ordinari limiti di massa.

La disposizione riprende sostanzialmente la nozione e la disciplina dei mezzi d'opera contenute nel Codice vigente, senza introdurre modifiche sostanziali nel relativo regime, fatti salvi gli adeguamenti terminologici e il coordinamento sistematico delle attività e dei materiali contemplati.

CAPO VI - Dell'immissione in circolazione, dell'immatricolazione e dei dati identificativi

Il **Capo VI** disciplina le procedure mediante le quali i veicoli vengono immessi e mantenuti in circolazione, i documenti che ne attestano la posizione amministrativa e i relativi sistemi di registrazione e identificazione.

L'articolo 220, rubricato «*Registrazione dei veicoli e documento unico di circolazione e proprietà*», disciplina la registrazione dei veicoli e il documento unico di circolazione e di proprietà. Il documento unico contiene i dati di circolazione e di proprietà degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi soggetti al regime dei beni mobili registrati. È operata una distinzione tra i veicoli soggetti sia alla registrazione nell'Archivio nazionale dei veicoli sia all'iscrizione al PRA e quelli soggetti esclusivamente alla registrazione nell'Archivio nazionale.

La disposizione valorizza la digitalizzazione del documento unico, prevedendone l'emissione in formato digitale e la possibilità di stampa su modulistica controllata quando occorra circolare al di fuori dei confini nazionali. Nel documento confluiscono inoltre privilegi, ipoteche, provvedimenti amministrativi o giudiziari e fermi amministrativi. Sono dettate disposizioni specifiche per i veicoli eccezionali e per quelli destinati esclusivamente ai servizi di polizia stradale.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

La disposizione non modifica sostanzialmente il regime vigente del documento unico, ma incorpora e coordina nel Codice la disciplina contenuta nel decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98.

L'articolo 221, rubricato «*Immatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi*», disciplina l'immatricolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi. La regola generale collega l'immatricolazione alla residenza o alla sede in Italia del proprietario. La disposizione disciplina espressamente anche i cittadini italiani iscritti all'AIRE e i cittadini o le persone giuridiche dell'Unione europea che abbiano un rapporto stabile con il territorio nazionale, consentendo l'immatricolazione previa indicazione di un domicilio legale in Italia.

L'immatricolazione comporta il rilascio della targa e del documento unico, anche in formato digitale. Gli adempimenti sono gestiti telematicamente attraverso il sistema informativo ministeriale e lo Sportello Telematico dell'Automobilista. Una disciplina specifica è prevista per la reimmatricolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico precedentemente radiati.

La possibilità di nuova immatricolazione è riconosciuta anche ai veicoli di interesse storico e collezionistico radiati dal PRA per demolizione ai sensi della normativa in materia di contributi statali alla rottamazione. In tale ipotesi l'immatricolazione è subordinata al pagamento di un contributo, il cui importo e le cui modalità di versamento sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

La disposizione mantiene l'impianto dell'articolo 93 del Codice vigente quanto ai presupposti e agli effetti dell'immatricolazione.

L'articolo 222, rubricato «*Immatricolazione e registrazione dei veicoli immatricolati in uno Stato estero nella disponibilità di persona residente in Italia*», disciplina l'immatricolazione e la registrazione dei veicoli immatricolati all'estero nella disponibilità di soggetti residenti in Italia, raccordando la disciplina dell'immatricolazione con quella della circolazione dei veicoli esteri e con il Registro dei veicoli immatricolati all'estero (REVE). Le relative registrazioni e annotazioni sono effettuate attraverso soggetti aderenti allo Sportello Telematico dell'Automobilista.

La disposizione non introduce *ex novo* gli obblighi relativi ai veicoli immatricolati all'estero nella disponibilità di soggetti residenti in Italia, ma riordina e coordina la normativa vigente con la disciplina del Registro dei veicoli immatricolati all'estero e con le procedure dello Sportello telematico dell'automobilista.

L'articolo 223, rubricato «*Nazionalizzazione*», introduce nel Codice la definizione di nazionalizzazione quale complesso delle operazioni tecnico-amministrative necessarie per l'immatricolazione con targa italiana di veicoli nuovi o usati provenienti dall'estero attraverso importazione parallela o non ufficiale. Le relative procedure sono definite dalla Direzione generale per la motorizzazione.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Per i veicoli provenienti da Paesi terzi è richiesto il rispetto della normativa unionale vigente al momento dell'immatricolazione, fatta salva la disciplina speciale prevista con decreto per i veicoli di interesse storico e collezionistico.

L'articolo 224, rubricato «*Circolazione dei ciclomotori*», disciplina la circolazione dei ciclomotori, subordinandola al rilascio di una targa e di un certificato di circolazione contenente i dati identificativi e costruttivi del mezzo, nonché quelli della targa e quelli dell'intestatario. Ciascun ciclomotore è registrato nell'Archivio nazionale dei veicoli attraverso una scheda elettronica che consente la ricostruzione delle variazioni di intestazione. Le modalità con le quali si provvede alla registrazione sono regolate con decreto. Sono inoltre disciplinati gli aggiornamenti conseguenti ai trasferimenti di residenza o di sede.

La disposizione riproduce sostanzialmente la disciplina dell'articolo 97 del Codice vigente, senza introdurre modifiche sostanziali quanto all'obbligo del certificato di circolazione, della targa e della registrazione nell'Archivio nazionale dei veicoli.

L'articolo 225, rubricato «*Documenti di circolazione dei veicoli agricoli e forestali*», reca la disciplina dei documenti di circolazione dei veicoli agricoli e forestali, adeguandola al regolamento (UE) n. 167/2013. Sono individuati i soggetti ai quali può essere intestata l'immatricolazione e sono specificate le condizioni per l'immatricolazione dei mezzi di minore massa e dei rimorchi agricoli. La norma disciplina il rilascio della carta di circolazione o del certificato di idoneità tecnica e consente lo svolgimento delle procedure anche tramite soggetti abilitati collegati telematicamente con il CED ministeriale secondo le modalità stabilite con decreto dirigenziale.

Al fine di promuovere lo sviluppo delle reti di imprese, è consentita l'immatricolazione dei veicoli agricoli e forestali anche a nome delle predette reti.

La disposizione mantiene l'impianto della disciplina vigente relativa ai documenti di circolazione dei veicoli agricoli e forestali.

L'articolo 226, rubricato «*Documenti di circolazione delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali*», disciplina i documenti di circolazione delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali. Le macchine soggette a immatricolazione sono intestate al proprietario e munite di carta di circolazione e targa. Le procedure possono essere svolte anche tramite operatori abilitati. Per brevi e saltuari spostamenti su strada sono previste specifiche deroghe per i carrelli. Ai fini della disciplina della circolazione, le macchine mobili non stradali sono equiparate alle macchine operatrici.

Per le macchine operatrici la disposizione riproduce sostanzialmente la disciplina vigente, senza modificarne l'impianto fondamentale. Costituiscono, invece, elementi innovativi l'estensione della disciplina alle macchine mobili non stradali e il coordinamento con le nuove modalità telematiche di gestione dei procedimenti.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

L'articolo 227, rubricato «*Ricevuta sostitutiva dei documenti di circolazione*», disciplina la ricevuta sostitutiva dei documenti di circolazione. Quando un documento è trattenuto dall'ufficio competente per ragioni connesse alle relative attribuzioni, viene rilasciato un estratto sostitutivo valido per un massimo di sessanta giorni. La ricevuta rilasciata dalle imprese di consulenza automobilistica sostituisce invece il documento per trenta giorni, non è rinnovabile né reiterabile e consente la circolazione nella misura in cui ne sussistano le condizioni.

La disposizione riproduce sostanzialmente la disciplina dell'articolo 92 del Codice vigente, senza introdurre modifiche sostanziali quanto alla funzione, alla durata e ai limiti di utilizzazione della ricevuta sostitutiva.

L'articolo 228, rubricato «*Documenti di circolazione di autoveicoli e motoveicoli appartenenti a cittadini italiani residenti all'estero o stranieri*», disciplina i documenti di circolazione degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi temporaneamente importati o acquistati in Italia per essere esportati da cittadini italiani residenti all'estero o da stranieri temporaneamente presenti sul territorio nazionale. È previsto il rilascio di una carta di circolazione della durata massima di un anno, salva eventuale proroga, e di una speciale targa di riconoscimento aventi i requisiti fissati dal regolamento.

L'articolo 229, rubricato «*Certificati internazionali per autoveicoli, motoveicoli, rimorchi e semirimorchi*», disciplina il rilascio dei certificati internazionali necessari, ai sensi delle convenzioni internazionali vigenti per l'Italia, per la circolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi nei Paesi terzi, previa esibizione dei documenti di circolazione nazionali.

La disposizione riproduce sostanzialmente la disciplina dell'articolo 137 del Codice vigente, senza introdurre modifiche sostanziali nel procedimento di rilascio dei certificati internazionali.

L'**articolo 230**, rubricato «*Della disciplina della targa*», reca la disciplina generale della targatura dei veicoli. La targatura costituisce requisito ai fini della circolazione, mentre i carrelli appendice e gli altri dispositivi montati sul retro dei veicoli che pregiudichino la piena visibilità della targa della motrice sono dotati di una targa ripetitrice recante i dati di immatricolazione della motrice, secondo quanto previsto dal regolamento. Per i ciclomotori è previsto l'impiego di contrassegni identificativi, le cui caratteristiche costruttive e modalità di installazione sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La produzione e la distribuzione delle targhe dei veicoli a motore e dei relativi rimorchi e semirimorchi sono riservate allo Stato, che, a tal fine, si avvale in via esclusiva dell'Istituto Poligrafico dello Stato.

La disposizione stabilisce che i criteri per la formazione dei dati riportati nelle targhe e le relative caratteristiche costruttive, dimensionali, fotometriche, cromatiche e di leggibilità, nonché i requisiti di idoneità per l'accettazione, siano conformi alla normativa unionale. È inoltre previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa, in presenza di particolari

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

esigenze e per determinate categorie di veicoli, stabilire successioni e impieghi di caratteri alfanumerici differenti da quelli ordinari.

È altresì introdotta la possibilità, su istanza dell'interessato, di ottenere targhe recanti successioni e impieghi di caratteri alfanumerici personalizzati, secondo le modalità e nel rispetto dei requisiti definiti dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. In tali casi, la sigla alfanumerica prescelta non può coincidere con una sigla già presente nel sistema meccanografico del CED e riferita a un altro veicolo ancora circolante.

La collocazione e le modalità di installazione delle targhe sono demandate al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. L'Allegato VI.2 stabilisce il corrispettivo di vendita delle targhe e dei contrassegni, comprensivo del costo di produzione e di una quota di maggiorazione destinata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il medesimo Allegato stabilisce altresì l'ulteriore corrispettivo, destinato al Ministero, dovuto per gli oneri di personalizzazione della targa.

Le targhe sono consegnate agli aventi diritto dal competente Ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'atto dell'immatricolazione. Quanto alla loro collocazione, la targa contenente i dati di immatricolazione degli autoveicoli è installata anteriormente e posteriormente, mentre quella dei motoveicoli, dei rimorchi e dei semirimorchi è collocata esclusivamente nella parte posteriore.

Una specifica disciplina è prevista per i veicoli di interesse storico e collezionistico. In caso di nuova immatricolazione di veicoli già precedentemente iscritti al PRA e radiati d'ufficio o su richiesta di un precedente proprietario, anche per demolizione, è riconosciuta al richiedente la facoltà di ottenere la targa della prima iscrizione al PRA ovvero, qualora questa non sia disponibile, una targa riferita al periodo storico di costruzione del veicolo, in entrambi i casi conforme alla grafica originale. È inoltre previsto che, indipendentemente dalla difformità della grafica e del formato di tali targhe rispetto agli attuali standard unionali, la sigla alfanumerica prescelta non possa coincidere con una sigla già presente nel sistema meccanografico del CED e riferita a un altro veicolo ancora circolante, così da assicurarne l'univoca identificazione.

Tale disciplina trova applicazione anche nei confronti dei veicoli successivamente reimmatricolati, purché in regola con il pagamento degli oneri dovuti, nonché dei veicoli di nuova immatricolazione non precedentemente iscritti al PRA. Le modalità di rilascio delle targhe sono demandate a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Al fine di sopperire all'eventuale indisponibilità di una targa recante una sigla alfanumerica riferita all'anno di costruzione del veicolo, il richiedente può ottenere una targa formata con uno o più caratteri alfanumerici specifici, idonei a renderla unica, secondo quanto stabilito dal medesimo decreto.

Il rilascio delle targhe per i veicoli di interesse storico e collezionistico è subordinato al pagamento di un contributo, il cui importo, nonché i criteri e le modalità di versamento, sono definiti con decreto del Ministro delle

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

La disposizione riprende e sistematizza i principi fondamentali della disciplina in materia di targatura dei veicoli, targa ripetitrice, contrassegni identificativi dei ciclomotori e riserva statale della produzione e distribuzione delle targhe, adeguandone le caratteristiche alla normativa unionale. Sono inoltre disciplinate le targhe personalizzate e organicamente ricondotte nell'articolo le disposizioni relative al rilascio delle targhe originarie o riferite al periodo storico di costruzione per i veicoli di interesse storico e collezionistico.

L'articolo 231, rubricato «*Disposizioni speciali per le targhe dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali*», reca disposizioni speciali per le targhe dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali. È disciplinata, in particolare, la targa ripetitrice dell'ultimo elemento del convoglio quando la targa del mezzo traente sia occultata e l'esenzione per i rimorchi agricoli di massa non superiore a 1,5 tonnellate.

La disposizione mantiene sostanzialmente la disciplina vigente per le targhe dei veicoli agricoli e forestali e delle macchine operatrici. Costituisce elemento di aggiornamento l'estensione della disciplina alle macchine mobili non stradali.

L'articolo 232, rubricato «*Targhe dei veicoli a trazione animale e delle slitte*», disciplina le targhe dei veicoli a trazione animale e delle slitte, indicandone il contenuto, i casi di rinnovo e la competenza comunale alla fornitura e alla tenuta del relativo registro.

La disposizione non introduce, rispetto all'impianto vigente, modifiche sostanziali quanto al contenuto delle targhe, ai casi di rinnovo e alle competenze comunali.

L'articolo 233, rubricato «*Targhe dei ciclomotori*», reca la disciplina delle targhe dei ciclomotori. La targa identifica l'intestatario del certificato di circolazione, ha carattere personale ed è abbinata ad un solo veicolo. Il titolare la trattiene in caso di vendita e può utilizzarla per un altro ciclomotore previo aggiornamento dell'Archivio nazionale dei veicoli. Qualora il titolare non intenda utilizzarla, provvede alla sua distruzione, dandone comunicazione all'ufficio competente ai fini dell'aggiornamento dell'Archivio nazionale dei veicoli. La produzione e distribuzione restano riservate allo Stato.

La norma riproduce il regime vigente della targa personale dei ciclomotori, senza introdurre modifiche sostanziali quanto alla titolarità, all'abbinamento al veicolo e alla conservazione della targa in caso di trasferimento.

L'articolo 234, rubricato «*Sigla distintiva dello Stato di immatricolazione*», disciplina la sigla distintiva dello Stato di immatricolazione, prescrivendone l'apposizione sui veicoli immatricolati all'estero che circolano in Italia secondo le convenzioni internazionali e

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

vietando l'utilizzo di una sigla diversa da quella corrispondente allo Stato di immatricolazione.

La disposizione mantiene la disciplina dell'articolo 133 del Codice vigente, senza introdurre modifiche sostanziali.

CAPO VII – Della revisione dei veicoli

Il **Capo VII** disciplina il sistema dei controlli periodici sull'efficienza e sicurezza dei veicoli e introduce una specifica disciplina per i mezzi impiegati nelle competizioni motoristiche.

L'articolo 235, rubricato «*Della revisione dei veicoli in generale*», reca una complessiva riformulazione della disciplina della revisione, adeguandola alla direttiva 2014/45/UE. Con decreto ministeriale sono individuati categorie, periodicità, modalità e criteri dei controlli diretti ad accertare la sicurezza, la rumorosità e il rispetto dei limiti delle emissioni. Con specifico riferimento ai veicoli agricoli e forestali appartenenti alle categorie internazionali T1a, T2a, T3a e T4a, nonché alle macchine operatrici, la disposizione demanda la definizione della relativa disciplina a un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.

La revisione è effettuata dagli uffici ministeriali o dai centri di controllo privati autorizzati. La disposizione disciplina requisiti e attività dei centri, vigilanza e controlli a campione, revisione straordinaria, tariffe e competenze riservate agli uffici ministeriali, anche tramite il rinvio a decreti ministeriali. Specifiche disposizioni riguardano i veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici, i veicoli per il trasporto di persone con maggiore capacità e i veicoli muniti di targa CD, CC, PTA e EE.

Il sistema è coordinato con le campagne di richiamo: i veicoli inseriti nell'elenco telematico dei richiami non possono essere sottoposti a revisione né ad altre operazioni di motorizzazione sino alla regolarizzazione, salva la rottamazione. Sono infine disciplinate le tariffe, l'attività ispettiva e le procedure di riqualificazione delle bombole conformi ai regolamenti UNECE.

La disposizione mantiene i principi fondamentali Codice vigente, costituiti dall'obbligo della revisione periodica, dall'accertamento delle condizioni di sicurezza, rumorosità ed emissione, dalla competenza degli uffici ministeriali e dei centri di controllo privati autorizzati e dalla possibilità di disporre la revisione straordinaria. Le modifiche riguardano principalmente il coordinamento con la direttiva 2014/45/UE, la disciplina dei centri di controllo e il raccordo con le campagne di richiamo.

L'articolo 236, rubricato «*Della revisione dei veicoli da competizione*», disciplina la deroga alla revisione per i veicoli che partecipano a competizioni motoristiche sportive autorizzate e alle relative prove. La deroga opera, alle condizioni stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per la circolazione all'interno dell'area autorizzata per la competizione, dell'area destinata alle verifiche tecniche e tra tali aree. A

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

bordo del veicolo deve essere presente la certificazione rilasciata dalla competente federazione sportiva, i cui contenuti sono stabiliti dal medesimo decreto. La deroga non si applica alle manifestazioni di regolarità indicate dalla disposizione.

CAPO VIII - Delle formalità necessarie per il trasferimento di proprietà e intestazione temporanea

Il **Capo VIII** riordina le formalità amministrative conseguenti alle vicende della proprietà, della disponibilità e dell'intestazione dei veicoli, comprendendo anche il REVE, i trasferimenti relativi alle categorie speciali di mezzi e le procedure emergenziali in caso di indisponibilità dei sistemi informatici.

L'articolo 237, rubricato «*Trasferimento di proprietà degli autoveicoli, motoveicoli, rimorchi*», disciplina il trasferimento di proprietà di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi e le fattispecie di costituzione dell'usufrutto e di locazione con facoltà di acquisto. Su richiesta dell'acquirente, da presentare entro sessanta giorni dall'autenticazione o dall'accertamento giudiziale dell'atto, viene rilasciato un nuovo documento di circolazione recante le variazioni intervenute. Il PRA provvede alla trascrizione o, in presenza di irregolarità, alla ricusazione della formalità entro tre giorni dal ricevimento telematico delle informazioni e della documentazione.

La disposizione mantiene sostanzialmente l'impianto dell'articolo 94 del Codice vigente quanto all'obbligo di aggiornamento dei documenti e alla trascrizione al PRA, adeguando il procedimento alla gestione telematica delle formalità.

L'articolo 238, rubricato «*Intestazione temporanea*», disciplina l'intestazione temporanea, prevedendo l'annotazione sul documento di circolazione e nell'Archivio nazionale dei veicoli degli atti dai quali derivi, per un periodo superiore a trenta giorni, la disponibilità esclusiva e continuativa del veicolo in capo a un soggetto diverso dall'intestatario.

La disposizione riproduce sostanzialmente la disciplina vigente dell'intestazione temporanea, senza modificarne i presupposti fondamentali, costituiti dalla disponibilità esclusiva e continuativa del veicolo per un periodo superiore a trenta giorni.

L'articolo 239, rubricato «*Registro dei veicoli immatricolati all'estero (REVE)*», disciplina il Registro dei veicoli immatricolati all'estero (REVE), istituito nel sistema informativo del PRA. Il Registro raccoglie i dati relativi ai veicoli esteri nella disponibilità di soggetti residenti o aventi sede in Italia ed è alimentato telematicamente attraverso gli STA. Il Registro ha carattere pubblico ed è utilizzabile per le finalità previste dalla legge.

La disposizione incorpora e coordina nel Codice la disciplina vigente del REVE.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

L’articolo 240, rubricato «*Divieto di intestazione fittizia dei veicoli*», reca il divieto di intestazione fittizia dei veicoli, precludendo il rilascio dei documenti di circolazione in presenza di intestazioni o cointestazioni simulate o finalizzate ad ostacolare l’individuazione del responsabile della circolazione.

La disposizione introduce inoltre una presunzione specifica quando una persona fisica, già intestataria di almeno venti autovetture della categoria M1 ad uso proprio, chieda di immatricolarne un’ulteriore senza dimostrare un ISEE superiore a cinquantamila euro o la strumentalità dei veicoli ad un’attività economica o ad una qualificata attività di volontariato funzionale alle esigenze di una delle associazioni iscritte nel Registro unico nazionale terzo settore. La previsione rafforza così il controllo sulle intestazioni meramente formali utilizzate per schermare l’effettiva disponibilità dei mezzi.

L’articolo 241, rubricato «*Trasferimento di proprietà dei ciclomotori*», disciplina il trasferimento di proprietà dei ciclomotori, prevedendo il rilascio di un nuovo certificato di circolazione all’acquirente e la permanenza della targa nella disponibilità del precedente titolare. L’eventuale nuovo intestatario privo di una targa disponibile ne ottiene una nuova. La registrazione dei dati di proprietà nell’Archivio nazionale non modifica la natura del ciclomotore quale bene mobile non registrato.

Rispetto al regime vigente, la norma non introduce modifiche sostanziali in relazione al rilascio del nuovo certificato di circolazione e alla permanenza della targa nella disponibilità del precedente titolare.

L’articolo 242, rubricato «*Trasferimento di proprietà dei veicoli agricoli e forestali*», disciplina il trasferimento di proprietà dei veicoli agricoli e forestali, subordinando l’annotazione al possesso, da parte del nuovo titolare, dei requisiti richiesti per il primo rilascio dei rispettivi documenti di circolazione.

La disposizione riproduce la disciplina del Codice vigente, mantenendo il requisito secondo cui il nuovo titolare deve possedere le condizioni richieste per il primo rilascio dei documenti di circolazione.

L’articolo 243, rubricato «*Trasferimento di proprietà delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali*», regola il trasferimento di proprietà delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali soggette a immatricolazione, demandando al regolamento la documentazione e le modalità necessarie per l’aggiornamento del documento di circolazione e dei dati di residenza o sede dell’intestatario.

Per le macchine operatrici, la norma mantiene l’assetto della normativa vigente, introducendo soltanto l’estensione della disciplina alle macchine mobili non stradali.

L’articolo 244, rubricato «*Trasferimento di residenza dell’intestatario*», disciplina il trasferimento di residenza o sede dell’intestatario di un veicolo soggetto ad immatricolazione, disponendo l’aggiornamento telematico dell’Archivio nazionale dei veicoli.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

La disposizione mantiene il regime vigente, adeguandolo alle modalità telematiche di aggiornamento dell'Archivio nazionale dei veicoli.

L'articolo 245, rubricato «*Attestazione provvisoria di avvenuta presentazione dell'istanza ed estratto del documento di circolazione*», introduce una procedura emergenziale destinata ad operare in caso di indisponibilità, totale o parziale, dei sistemi informatici del Ministero, del PRA o dell'ACI. Quando l'interruzione impedisca l'esecuzione delle formalità, gli uffici e gli studi di consulenza autorizzati rilasciano un'attestazione provvisoria di avvenuta presentazione dell'istanza e, ove necessario, un estratto del documento di circolazione.

L'attestazione consente provvisoriamente la circolazione e l'utilizzo del titolo richiesto, per la durata dell'indisponibilità e comunque per non più di trenta giorni. Particolare rilievo assume la previsione secondo cui la domanda produce, dalla data e dall'ora documentate nell'attestazione, gli effetti prenotativi e l'opponibilità ai terzi propri della formalità, subordinatamente al successivo perfezionamento.

Al ripristino dei sistemi sono effettuati i controlli e le verifiche dei requisiti; l'accertamento di irregolarità o dichiarazioni non veritiere determina la cessazione degli effetti dell'attestazione, ferme le ulteriori responsabilità. La disciplina attuativa è demandata a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con l'ACI. Questa disposizione costituisce uno dei principali elementi di innovazione procedimentale del Capo.

CAPO IX – Delle formalità necessarie per la cessazione dei veicoli

Il Capo IX disciplina le diverse ipotesi di cessazione dalla circolazione e gli strumenti amministrativi collegati alla radiazione, all'esportazione, alla gestione dei veicoli fuori uso e ai veicoli delle rappresentanze diplomatiche e consolari.

L'articolo 246, rubricato «*Obblighi conseguenti alla cessazione della circolazione dei veicoli a motore e dei rimorchi*», individua le ipotesi nelle quali si procede all'annotazione della cessazione dalla circolazione e alla conseguente cancellazione del veicolo dall'Archivio nazionale e, ove previsto, dal PRA: demolizione, esportazione all'estero e iscrizione nell'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca.

Per la demolizione e l'esportazione è disciplinata la consegna delle targhe e dei documenti di circolazione e proprietà. La cancellazione per esportazione è ordinariamente subordinata alla regolarità della revisione e all'assenza di un procedimento di revisione straordinaria. Tale condizione non si applica ai veicoli di particolare interesse culturale.

È inoltre regolato il rapporto tra il fermo amministrativo e la rottamazione del veicolo. Alle condizioni indicate dalla disposizione, il fermo non impedisce la radiazione dai pubblici registri né la registrazione nel Registro unico telematico dei veicoli fuori uso.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

La disposizione riprende e riordina la disciplina vigente della cessazione dalla circolazione per demolizione ed esportazione, coordinandola con il documento unico, con il Registro unico telematico dei veicoli fuori uso e con la disciplina del fermo amministrativo.

L'articolo 247, rubricato «*Foglio di via e targa provvisoria*», disciplina il foglio di via e la targa provvisoria per i veicoli che devono circolare temporaneamente per esigenze tecniche, per recarsi ai transiti di confine ai fini dell'esportazione, per partecipare a riviste militari, mostre o fiere. Il foglio di via indica percorso, durata ed eventuali prescrizioni tecniche e ha una durata massima ordinaria di sessanta giorni. Per specifiche esigenze di sperimentazione dei veicoli nuovi non ancora immatricolati può essere rilasciato un titolo speciale, senza limitazioni di percorso, della durata massima pari a centottanta giorni.

La disposizione riproduce l'articolo 99 del Codice vigente, senza modificarne l'impianto fondamentale, fatti salvi gli adeguamenti relativi alla durata e alle specifiche esigenze di sperimentazione.

L'articolo 248, rubricato «*Registro Unico telematico dei Veicoli Fuori Uso (RVFU)*», incorpora nel Codice la disciplina del Registro Unico Telematico dei Veicoli Fuori Uso (RVFU), istituito presso il CED della Direzione generale per la motorizzazione. Nel Registro confluiscono i dati dei veicoli fuori uso, iscritti o meno al PRA, trasmessi telematicamente dai soggetti autorizzati alla presa in carico. Le procedure consentono la generazione del certificato digitale di rottamazione e, per i veicoli non iscritti al PRA, della ricevuta digitale di presa in carico, nonché la gestione telematica della cessazione dalla circolazione dei veicoli fuori uso iscritti al PRA.

La norma incorpora e coordina nel nuovo Codice la disciplina vigente del Registro unico telematico dei veicoli fuori uso e delle relative procedure digitali.

L'articolo 249, rubricato «*Immissione in circolazione in Italia di veicoli delle rappresentanze diplomatiche e consolari*», disciplina l'immissione in circolazione in Italia dei veicoli nella disponibilità degli agenti diplomatici e consolari di carriera, prevedendo il rilascio di carte di circolazione e targhe speciali di riconoscimento su richiesta del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale. Con decreto ministeriale, da adottarsi in concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, sono disciplinate le tipologie, le caratteristiche e le modalità di collocazione delle predette targhe. La validità dei titoli è collegata alla permanenza dello status diplomatico e la disciplina opera secondo il principio di reciprocità, salvi gli accordi speciali con le organizzazioni internazionali.

La disposizione riproduce sostanzialmente la disciplina vigente relativa all'immatricolazione e alle targhe dei veicoli diplomatici e consolari, senza modificarne i presupposti fondamentali.

CAPO X – Dell'autorizzazione alla circolazione di prova

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Il **Capo X** disciplina organicamente l'autorizzazione alla circolazione di prova e la relativa targa, concentrando nel Codice una materia oggi regolata anche da fonti esterne allo stesso.

L'articolo 250, rubricato «*Autorizzazione alla circolazione di prova*», disciplina presupposti, soggetti beneficiari, limiti e procedimento di rilascio dell'autorizzazione alla circolazione di prova. L'autorizzazione può essere utilizzata sia per veicoli immatricolati sia per veicoli non immatricolati, quando la circolazione sia connessa a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, trasferimenti, attività commerciali o di allestimento, fermo restando l'obbligo assicurativo. Dei danni causati dal veicolo durante la circolazione di prova, anche se immatricolato, risponde, ove ne ricorrano i presupposti, la compagnia che assicura l'autorizzazione alla circolazione di prova.

Sono individuate puntualmente le categorie di soggetti legittimati, tra cui costruttori, concessionari e commercianti di veicoli, costruttori di carrozzerie e pneumatici, produttori di sistemi e dispositivi, officine di riparazione e trasformazione, università ed enti di ricerca.

Particolare rilievo assume il criterio per la determinazione del numero massimo delle autorizzazioni rilasciabili, collegato al numero dei dipendenti e degli addetti che partecipano stabilmente all'attività dell'impresa. Una disciplina specifica è dettata per le imprese operanti nei porti, per le dimostrazioni commerciali e per le attività di ricerca e sperimentazione.

La norma disciplina, inoltre, i soggetti ammessi a bordo, la necessità della delega, la validità annuale dell'autorizzazione e il relativo rinnovo, che non è consentito decorsi sei mesi dalla scadenza. Per le attività di ricerca, sperimentazione, sviluppo, produzione e collaudo, è consentito trasportare il numero di persone indicato nel documento di circolazione oppure, per i veicoli non immatricolati, nel certificato di omologazione o nella dichiarazione di conformità, alle condizioni previste dalla disposizione. Il titolare deve restituire l'autorizzazione e la targa di prova entro dieci giorni dalla scadenza o dalla notificazione del provvedimento di revoca per perdita dei requisiti.

La disposizione non introduce *ex novo* l'autorizzazione alla circolazione di prova, già disciplinata dalla normativa vigente, ma ne incorpora e riordina nel Codice presupposti, soggetti beneficiari, limiti di utilizzazione e procedimento di rilascio. Costituiscono elementi di maggiore dettaglio il criterio quantitativo collegato ai dipendenti e ai collaboratori, la disciplina delle imprese portuali e degli enti di ricerca e la gestione telematica dei procedimenti.

L'articolo 251, rubricato «*Targa di prova*», disciplina la targa di prova, che è collegata all'autorizzazione e può essere trasferita da un veicolo all'altro unitamente a quest'ultima. Per i complessi veicolari la targa è apposta posteriormente al veicolo rimorchiato.

È previsto che il Ministero possa affidare la produzione e distribuzione delle targhe di prova ai soggetti esercenti attività di consulenza automobilistica in possesso dei necessari requisiti, fermo restando il principio dell'unicità della targa per ciascun autorizzazione. Sono [illegible]ine disciplinate in

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot. 2026/0001725/IN

maniera puntuale le procedure applicabili nei casi di smarrimento, sottrazione, distruzione o deterioramento della targa o dell'autorizzazione.

La disposizione riprende la disciplina vigente relativa al collegamento tra targa e autorizzazione alla circolazione di prova, alla trasferibilità della targa da un veicolo all'altro e alla sua collocazione sui complessi veicolari. Sono disciplinate in modo più puntuale la produzione e la distribuzione delle targhe e le procedure applicabili in caso di smarrimento, sottrazione, distruzione o deterioramento.

CAPO XI – Delle disposizioni speciali

Il **Capo XI** chiude il Titolo VI con due discipline settoriali caratterizzate da una forte integrazione con il diritto internazionale, ossia il trasporto di merci pericolose e il trasporto di derrate deperibili.

L'articolo 252, rubricato «*Disciplina del trasporto su strada di merci pericolose*», reca la disciplina del trasporto su strada delle merci pericolose. È attribuito al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con le altre amministrazioni competenti, il potere di adottare, previa autorizzazione europea ove richiesta, disposizioni più rigorose per il trasporto nazionale, purché giustificate da esigenze di sicurezza e non relative alla costruzione dei veicoli.

La disposizione consente di classificare come pericolose ulteriori merci assimilabili a quelle già ricomprese nella disciplina internazionale, individuandone le condizioni di trasporto e l'eventuale necessità di autorizzazione. Sono previste autorizzazioni individuali e deroghe motivate in presenza di specifiche esigenze tecniche o di tutela della sicurezza pubblica, nonché una disciplina particolare per il trasporto mediante veicoli eccezionali o in condizioni di eccezionalità.

La disposizione ammette, inoltre, il trasporto di merci pericolose oltre i limiti ordinariamente prescritti quando esso avvenga mediante carri ferroviari caricati su rimorchi specificamente adibiti a tale finalità e rinvia al decreto legislativo 31 luglio 2020, n. 101, per il trasporto delle materie fissili o radioattive. È altresì prevista, previa notifica alla Commissione europea e purché non sia pregiudicata la sicurezza, la possibilità di derogare alle condizioni ordinarie per il trasporto nazionale di piccole quantità di merci, escluse le materie a media o alta radioattività, e per il trasporto locale di merci pericolose su brevi distanze.

La disposizione non introduce *ex novo* il regime applicabile al trasporto di merci pericolose, ma riprende e coordina la disciplina già vigente contenuta nell'articolo 168 del Codice della strada, nell'Accordo ADR e nella normativa europea e nazionale di attuazione. Le modifiche hanno, pertanto, carattere prevalentemente sistematico e di coordinamento.

L'articolo 253, rubricato «*Veicoli destinati al trasporto di merci deperibili*», introduce nel Codice la disciplina dei veicoli destinati al trasporto di derrate deperibili, facendo diretto riferimento all'Accordo ATP, ratificato

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

con legge 2 maggio 1977, n. 264. Le caratteristiche tecniche dei veicoli devono essere conformi alle prescrizioni dell'Accordo.

Sono disciplinate le modalità di autorizzazione e controllo delle stazioni di prova e degli esperti, nonché il rilascio del certificato di conformità attestante le capacità isotermiche e l'efficienza nel mantenimento delle temperature. La certificazione rilasciata dall'amministrazione è valida per i trasporti nazionali e internazionali, mentre la disciplina dei certificati validi esclusivamente sul territorio nazionale e delle eventuali caratteristiche tecniche aggiuntive per particolari tipologie di veicoli non disciplinate dall'Accordo ATP è demandata a decreto ministeriale.

La disposizione non introduce *ex novo* il regime applicabile ai veicoli destinati al trasporto di derrate deperibili, già disciplinato dall'Accordo ATP e dalla normativa nazionale di attuazione, ma ne incorpora e coordina nel Codice i principali contenuti.

Nel suo complesso, il Titolo VI realizza una sistematizzazione organica della disciplina dei veicoli, sostituendo ad un quadro caratterizzato dalla dispersione delle fonti una struttura articolata secondo il ciclo tecnico, amministrativo e giuridico del mezzo: dalla costruzione e omologazione all'immissione in circolazione, dalla registrazione e revisione alle successive vicende della proprietà, fino alla cessazione dalla circolazione.

La riforma attribuisce un ruolo centrale alla normativa unionale e UNECE, alla digitalizzazione dei procedimenti e alla circolazione delle informazioni, introducendo al contempo discipline specifiche per fenomeni tecnologici e operativi di più recente emersione, quali la guida automatizzata, la micromobilità elettrica, le macchine mobili non stradali, la gestione telematica dei veicoli fuori uso e le procedure emergenziali sostitutive in caso di indisponibilità dei sistemi informatici.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

TITOLO VII

PREMESSA

Il Titolo VII riordina in un quadro unitario la disciplina relativa alla progettazione, costruzione e utilizzazione delle strade, alla pubblicità stradale, alle autorizzazioni e concessioni, alle infrastrutture ciclabili, alla segnaletica, alle competizioni sportive, con riguardo al relativo procedimento autorizzativo, nonché alle condizioni per la circolazione sulle strade dei veicoli e dei trasporti in condizioni di eccezionalità.

L'intervento risponde all'esigenza di superare la frammentazione dell'attuale quadro normativo, nel quale disposizioni sostanzialmente omogenee risultano distribuite tra il codice della strada, il relativo regolamento di esecuzione e attuazione, decreti ministeriali e ulteriori fonti settoriali. La nuova sistemazione distingue le disposizioni sostanziali, direttamente incidenti su diritti, obblighi e responsabilità dei destinatari, dalla disciplina tecnica e procedurale, rimessa agli atti regolamentari o ai decreti ministeriali, così da coniugare maggiore certezza del diritto e flessibilità nell'aggiornamento delle regole tecniche.

CAPO I - Progettazione e costruzione delle strade

L'articolo 254, rubricato «*Norme di progettazione e costruzione*», reca le norme generali in materia di progettazione e costruzione delle strade.

Il comma 1 riproduce la vigente definizione di strada quale area a uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali e conferma la classificazione delle strade in relazione alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali. Le tipologie stradali e le relative caratteristiche costruttive vengono ricondotte, rispettivamente, all'Allegato I.1 e all'Allegato VII.1, secondo una tecnica normativa volta a concentrare nel codice gli elementi essenziali della disciplina e negli allegati le specificazioni di carattere tecnico.

Il comma 2 attribuisce al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, la definizione delle norme funzionali e geometriche per la progettazione, la costruzione e il controllo delle strade di nuova costruzione, dei relativi impianti e servizi. Rispetto alla disciplina vigente, la disposizione è formulata come attribuzione stabile di competenza e non più come previsione transitoria collegata all'entrata in vigore del codice. Con le medesime modalità il Ministro provvede all'aggiornamento delle norme per la classificazione delle strade esistenti, tenendo conto delle relative caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali.

Il comma 3 introduce il potere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di predisporre linee guida e atti di indirizzo rivolti agli enti proprietari delle strade e ai progettisti. La previsione è finalizzata a favorire l'adozione di soluzioni progettuali omogenee e a orientare la progettazione e la costruzione delle infrastrutture e degli arredi urbani anche alla riduzione dei rischi cui sono esposti gli utilizzatori dei veicoli a due ruote. Essa dà

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

attuazione al principio secondo cui la sicurezza stradale dipende non soltanto dai comportamenti degli utenti, ma anche dalle caratteristiche delle infrastrutture, dalla leggibilità dello spazio stradale e dalla qualità delle soluzioni progettuali.

Il comma 4 demanda al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la definizione, mediante propri decreti, delle caratteristiche tecniche, costruttive e funzionali delle strade.

L'articolo 255, rubricato «*Classificazione della rete stradale e rilevazione del traffico*», disciplina la classificazione della rete stradale.

La disposizione conferma l'obbligo degli enti proprietari di classificare le strade di propria competenza e di procedere alla loro declassificazione quando esse non possiedano più le caratteristiche previste dall'Allegato VII.1. L'obbligo di revisione della classificazione è collegato all'adozione dei provvedimenti ministeriali di aggiornamento delle norme per la classificazione delle strade esistenti e deve essere adempiuto entro un anno.

Per il trasferimento delle strade tra enti proprietari e per i conseguenti provvedimenti di classificazione e declassificazione viene fatto rinvio al regolamento attuativo.

La disposizione razionalizza una disciplina oggi distribuita tra il codice e il regolamento di esecuzione, rendendo più evidente la distinzione tra le competenze degli enti proprietari e la funzione di regolazione tecnica attribuita all'amministrazione centrale.

CAPO II - Dell'uso specifico delle strade

L'articolo 256, rubricato «*Fasce di rispetto, accessi, attraversamenti e condotta delle acque*», riordina la disciplina delle fasce di rispetto, degli accessi, degli attraversamenti e della condotta delle acque.

Il comma 1 demanda al regolamento la determinazione delle distanze dal confine stradale e la disciplina delle fasce di rispetto, degli accessi, degli attraversamenti, delle pertinenze, dei passi carrabili e delle modalità di segnalazione, dell'uso della sede stradale, delle piantagioni e siepi, dei fabbricati, dei muri e delle opere di sostegno, della manutenzione delle ripe, della condotta delle acque e dei canali artificiali. È confermata una disciplina particolare per le aree esterne ai centri abitati, ma comprese in zone edificabili o trasformabili, nonché la salvezza degli articoli 892 e 893 del codice civile.

Il comma 2 mantiene la possibilità di introdurre deroghe per le sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o gallerie e in presenza di particolari condizioni orografiche o circostanze, demandandone la disciplina a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Il comma 3 introduce la possibilità di realizzare infrastrutture di comunicazione elettronica nelle fasce di rispetto in rettilineo delle strade di tipo A e B, purché l'ubicazione e i relativi meccanismi di sicurezza non

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

interferiscano con la sicurezza della circolazione, con l'incolumità delle persone e con le esigenze di ampliamento e manutenzione della strada. L'installazione è subordinata al parere dell'ente gestore, che può imporre prescrizioni conformative. In presenza di sopravvenute esigenze di ampliamento o manutenzione, l'infrastruttura deve essere rimossa e ricollocata a cura e spese dell'istante.

La nuova disciplina persegue il bilanciamento tra sviluppo delle reti di comunicazione elettronica e salvaguardia della funzionalità e sicurezza della rete viaria, evitando che l'innovazione infrastrutturale comprometta la gestione, la manutenzione o il futuro adeguamento della strada.

L'articolo 257, rubricato «*Pertinenze*», riunisce la disciplina delle pertinenze stradali, distinguendo tra pertinenze di esercizio e pertinenze di servizio.

Sono pertinenze di esercizio quelle che costituiscono parte integrante della strada o ineriscono permanentemente alla sede stradale. Sono pertinenze di servizio le aree di servizio e i relativi manufatti destinati al rifornimento, alla ricarica dei veicoli e al ristoro degli utenti, le aree di parcheggio, nonché le aree e i fabbricati destinati alla manutenzione o comunque al servizio permanente della strada e dei suoi utenti. Tali pertinenze sono determinate dall'ente proprietario della strada, secondo le modalità previste dal regolamento, in modo da non arrecare intralcio alla circolazione né pregiudicare la visibilità.

È confermata la possibilità che le pertinenze di servizio appartengano a soggetti diversi dall'ente proprietario o siano affidate in concessione a terzi. Per le pertinenze di servizio autostradali viene mantenuto il necessario raccordo tra progettazione, sicurezza della circolazione, funzioni del concedente, regolazione dei servizi e competenze regionali. La disposizione opera prevalentemente un riordino sistematico della normativa vigente.

L'articolo 258, rubricato «*Delimitazione del centro abitato*», disciplina la delimitazione del centro abitato, attribuendole la funzione di individuare i limiti territoriali di applicazione delle diverse discipline previste dal codice all'interno e all'esterno del centro abitato. Le regole per l'individuazione del centro abitato e la relativa segnaletica sono demandate al regolamento attuativo.

La disposizione trasferisce nel codice un principio attualmente contenuto nel regolamento di esecuzione, in coerenza con la scelta di inserire nella fonte primaria le norme sostanziali necessarie a definire l'ambito di applicazione delle diverse discipline della circolazione.

L'articolo 259, rubricato «*Occupazione della sede stradale*», disciplina l'occupazione della carreggiata sulle strade urbane di quartiere, sulle strade urbane ciclabili, sulle strade locali e sugli itinerari ciclopedonali.

L'occupazione può essere autorizzata dall'ente proprietario o gestore a condizione che venga predisposto un itinerario alternativo. Nelle zone di rilevanza storico-ambientale, l'autorizzazione può essere rilasciata quando

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

l'occupazione non determini intralcio alla circolazione né pregiudizio per la sicurezza stradale.

Rispetto alla disciplina vigente, l'ambito applicativo è esteso espressamente alle strade urbane ciclabili e agli itinerari ciclopedonali. L'intervento coordina la disciplina dell'occupazione della sede stradale con l'evoluzione della mobilità urbana e con l'introduzione di nuove categorie di infrastrutture destinate alla mobilità ciclistica e pedonale.

L'articolo 260, rubricato «*Opere, depositi e cantieri stradali*», disciplina le opere, i depositi e i cantieri stradali.

Le modalità di svolgimento dei lavori nei cantieri stradali, i mezzi per la delimitazione e la segnalazione dei cantieri, le condizioni necessarie ad assicurare la visibilità diurna e notturna del personale e gli accorgimenti per la regolazione del traffico sono disciplinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La segnaletica da utilizzare rimane invece contenuta nel regolamento.

La disposizione modifica l'attuale riparto delle fonti, demandando a un decreto ministeriale la disciplina tecnica dei cantieri oggi rimessa al regolamento. Si consente così un aggiornamento più agevole delle prescrizioni operative, ferma restando la disciplina regolamentare della segnaletica.

L'articolo 261, rubricato «*Fabbricati, muri e opere di sostegno*», riordina la disciplina relativa ai fabbricati, ai muri e alle opere di sostegno prospicienti le strade.

Sono confermati gli obblighi dei proprietari di conservare fabbricati e muri in condizioni tali da non compromettere l'incolumità pubblica e da non arrecare danno alle strade e alle relative pertinenze. Resta inoltre attribuito al Prefetto, sentito l'ente proprietario o concessionario e salvi i poteri contingibili e urgenti del sindaco, il potere di ordinare la demolizione o il consolidamento delle opere che minacciano rovina.

La disposizione conferma il criterio di imputazione delle spese per le opere di sostegno in relazione all'interesse perseguito. Le opere poste esclusivamente a difesa dei fondi adiacenti sono a carico dei proprietari dei fondi; quelle necessarie alla stabilità o alla conservazione della strada gravano sull'ente proprietario. In presenza di un interesse promiscuo, le spese sono ripartite proporzionalmente secondo le modalità stabilite dai competenti provvedimenti statali o regionali.

È inoltre confermata la particolare disciplina delle opere di sostegno realizzate in occasione della costruzione di nuove strade, il cui costo iniziale è posto a carico dell'ente proprietario della strada, restando a carico dei proprietari dei fondi la successiva manutenzione e l'eventuale riparazione o ricostruzione.

L'articolo 262, rubricato «*Condotta delle acque, canali artificiali e manufatti sui medesimi*», riunisce in un'unica disposizione la disciplina concernente la condotta delle acque, i canali artificiali e i manufatti realizzati sui medesimi.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Sono confermati gli obblighi di conservazione dei fossi, di costruzione e manutenzione delle opere necessarie all'attraversamento delle strade da parte di corsi o condotte d'acqua e di regolazione dell'irrigazione dei terreni laterali, affinché le acque non raggiungano la sede stradale e non determinino danni o pericoli per la circolazione.

La disposizione chiarisce il potere dell'ente proprietario della strada di diffidare i soggetti obbligati e, in caso di inerzia, di procedere d'ufficio all'esecuzione delle opere necessarie, addebitandone le spese agli inadempienti. Sono inoltre riordinate le disposizioni relative ai canali artificiali, alla ricostruzione dei manufatti in legname e alla ripartizione degli oneri in caso di ampliamento delle opere necessario all'allargamento della sede stradale.

L'intervento migliora la sistematicità di una disciplina oggi ripartita tra più articoli, rendendo più immediatamente individuabili gli obblighi dei privati e i poteri dell'ente proprietario a tutela dell'infrastruttura e della sicurezza della circolazione.

L'articolo 263, rubricato «*Manutenzione delle ripe*», conferma gli obblighi dei proprietari relativi alla manutenzione delle ripe dei fondi posti a monte e a valle della strada.

I proprietari devono prevenire franamenti, cedimenti del corpo stradale, scoscendimenti, ingombri della sede e delle pertinenze e cadute di massi o altri materiali, realizzando le necessarie opere di mantenimento ed evitando interventi suscettibili di determinare tali eventi. La disposizione riproduce sostanzialmente la disciplina vigente, aggiornandone i riferimenti interni.

CAPO III - Della pubblicità

L'articolo 264, rubricato «*Autorizzazioni per la collocazione di pubblicità*», riordina la disciplina relativa alla collocazione dei mezzi pubblicitari lungo le strade o in vista di esse.

Il comma 1 conferma la disciplina del codice vigente, nella formulazione antecedente alla novella introdotta dal decreto-legge n. 19 del 2026 che aveva previsto la SCIA quale titolo abilitativo per installare manifesti o qualsiasi altro mezzo pubblicitario lungo le strade. Si precisa, infatti, che la predetta installazione è subordinata al rilascio dell'autorizzazione da parte dell'ente proprietario della strada ovvero, all'interno dei centri abitati, da parte dei comuni, salvo il preventivo nulla osta tecnico dell'ente proprietario

Il comma 2, invece, recepisce nel nuovo codice, limitatamente alle insegne di esercizio, il regime della segnalazione certificata di inizio attività, da presentare al SUAP del Comune nel quale è svolta l'attività e già prevista in generale dal citato decreto-legge n.19 del 2026. La SCIA deve essere corredata dall'asseverazione di un tecnico abilitato. Quando l'ente proprietario della strada non coincide con il Comune, il SUAP trasmette immediatamente la segnalazione all'ente proprietario, affinché questo possa

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

esercitare le verifiche di competenza e formulare eventuali proposte motivate per l'adozione dei provvedimenti previsti dalla legge n. 241 del 1990.

Si ribadisce che tutti i mezzi pubblicitari non devono generare confusione con la segnaletica, ridurne la visibilità o l'efficacia, arrecare disturbo visivo, distrarre gli utenti, produrre abbagliamento oppure ostacolare la circolazione delle persone con disabilità, per cui la semplificazione procedimentale relativa alle insegne non attenua le esigenze di sicurezza. Restano inoltre fermi i requisiti stabiliti dai regolamenti comunali o dell'ente proprietario della strada e le preventive autorizzazioni richieste per le aree sottoposte a vincolo storico-artistico o paesaggistico.

Il comma 3 demanda al regolamento la disciplina delle dimensioni, delle caratteristiche e dell'ubicazione dei mezzi pubblicitari. Nei centri abitati i Comuni possono introdurre deroghe alle distanze minime anche per mezzi digitali, a messaggio variabile o con tecnologia tridimensionale, nel rispetto della sicurezza. La collocazione dei mezzi pubblicitari tridimensionali è tuttavia consentita esclusivamente nelle aree pedonali. È inoltre prevista una specifica disciplina dei segni reclamistici orizzontali sui marciapiedi, che devono essere realizzati senza rialzi e con superfici antiscivolo.

Il comma 4 distingue tra mezzi permanenti e temporanei. Per i primi la durata del titolo è determinata in misura non inferiore a sei anni; per i secondi non può superare dodici mesi. Il titolo è rinnovabile e può essere revocato qualora vengano meno le condizioni richieste o sopravvenga una situazione di divieto.

I commi successivi riordinano le disposizioni concernenti i mezzi visibili da strade appartenenti ad altro ente, la pubblicità posta lungo le sedi ferroviarie, la pubblicità fonica, la pubblicità dinamica effettuata mediante veicoli in movimento, le direttive ministeriali, le scritte rifrangenti sui veicoli e l'occupazione dei marciapiedi nelle zone di rilevanza storico-ambientale.

L'intervento combina semplificazione procedimentale, digitalizzazione dei rapporti con l'amministrazione e salvaguardia della sicurezza, mantenendo i controlli successivi propri della SCIA e i poteri degli enti proprietari.

CAPO IV - Delle autorizzazioni e concessioni

L'articolo 265, rubricato «*Rilascio di autorizzazioni e concessioni*», disciplina il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni previste dal Titolo.

È confermata la competenza dell'ente proprietario della strada, dell'ente da questo delegato o del concessionario, secondo quanto previsto dalle relative convenzioni. Per i tratti di strade statali, regionali o provinciali interni ai centri abitati con popolazione inferiore a diecimila abitanti, la disposizione rinvia alla disciplina generale delle competenze comunali contenuta nel nuovo codice.

Per l'impianto di linee ferroviarie, tramviarie, tubazioni o altre condotte destinate a servizio pubblico sulle strade o sulle relative pertinenze, nonché

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

per il loro attraversamento, è confermato il requisito dell'assoluta necessità e dell'assenza di soluzioni tecniche alternative. Rispetto alla formulazione vigente viene espressamente previsto che, quando si tratti di una linea ferroviaria, sia sentita R.F.I. S.p.A.

Le concessioni per attraversamenti e uso della sede stradale possono essere rilasciate soltanto in caso di assoluta necessità e previo accertamento tecnico dell'autorità competente. La disposizione coordina così i profili competenziali con le esigenze di tutela dell'infrastruttura e di sicurezza della circolazione.

L'articolo 266, rubricato «*Occupazione del suolo pubblico*», reca la disciplina dell'occupazione del suolo pubblico.

I provvedimenti di concessione e autorizzazione devono indicare la somma dovuta e la durata, che non può eccedere ventinove anni. L'autorità competente può revocarli o modificarli per sopravvenuti motivi di pubblico interesse o di tutela della sicurezza stradale, senza obbligo di indennizzo.

Sono confermati i criteri per la determinazione della somma dovuta, avuto riguardo alle soggezioni imposte alla strada o all'autostrada, al valore economico risultante dal provvedimento e al vantaggio ricavato dall'utilizzatore. L'autorità competente può richiedere un deposito cauzionale.

Il comma 6 disciplina espressamente gli effetti della scadenza del titolo in assenza di rinnovo. L'occupazione diviene abusiva dalla data di scadenza e, per il periodo di utilizzazione senza titolo, è dovuta un'indennità commisurata al canone che sarebbe stato corrisposto in caso di occupazione legittima, salvo il maggior danno. Restano autonomamente applicabili le sanzioni amministrative e i poteri di rimozione e ripristino.

La previsione distingue la funzione dell'indennità, diretta a compensare l'utilizzazione esclusiva o speciale del bene pubblico senza titolo, da quella delle sanzioni amministrative, aventi finalità afflittiva e deterrente. Viene in tal modo colmata una lacuna della disciplina vigente e rafforzata la tutela economica e materiale del demanio stradale.

CAPO V - Delle piste e corsie ciclabili

L'articolo 267, rubricato «*Piste ciclabili*», inserisce nel codice la disciplina essenziale delle piste ciclabili, attualmente contenuta nel decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557.

La disposizione distingue le piste ciclabili in sede propria dalle piste su corsia riservata e definisce le caratteristiche essenziali delle due tipologie. Le piste in sede propria possono essere a senso unico o doppio senso quando siano fisicamente separate dalla sede destinata ai veicoli a motore e ai pedoni mediante spartitraffico longitudinali invalicabili. Le piste su corsia riservata possono essere ricavate dalla carreggiata oppure dal marciapiede, nel rispetto delle condizioni indicate dalla disposizione e senza pregiudizio per la circolazione pedonale.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Le ulteriori caratteristiche tecniche sono demandate a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La scelta consente di attribuire rango primario agli elementi qualificanti dell'infrastruttura ciclabile, mantenendo nella fonte tecnica le specificazioni suscettibili di aggiornamento.

L'articolo 268, rubricato «*Corsie ciclabili*», disciplina le corsie ciclabili, come definite nell'Allegato I.1.

La disposizione prevede che le corsie di larghezza inferiore a 1,30 metri siano destinate esclusivamente alle biciclette a due ruote e ai monopattini elettrici. Le modalità di segnalazione e le ulteriori caratteristiche tecniche sono definite dal medesimo decreto ministeriale previsto per le piste ciclabili.

La previsione chiarisce nella norma primaria il rapporto tra caratteristiche dimensionali dell'infrastruttura e categorie di mezzi ammesse alla circolazione, perseguendo una più sicura utilizzazione degli spazi riservati alla mobilità ciclistica e alla micromobilità.

CAPO VI - Della segnaletica stradale

L'articolo 269, rubricato «*Segnaletica stradale*», riordina in una disposizione unitaria i principi generali relativi alla segnaletica stradale.

Il comma 1 conferma i gruppi dei segnali verticali, orizzontali, luminosi e delle attrezzature complementari, aggiungendo espressamente le segnalazioni manuali. La segnaletica è contenuta nel regolamento.

Il comma 3 integra nel codice la disciplina del campo di applicazione già contenuta nel regolamento. L'obbligo si estende alle strade a uso pubblico, alle strade comprese nelle aree portuali, aeroportuali, universitarie, ospedaliere, militari e nelle altre aree demaniali aperte al pubblico transito, nonché alle strade private aperte all'uso pubblico. Nelle aree private non aperte al pubblico, qualora venga utilizzata segnaletica, essa deve essere conforme alle prescrizioni regolamentari.

La disposizione conferma il principio di uniformità nazionale della segnaletica e demanda a un decreto ministeriale la definizione dei relativi criteri, nel rispetto della normativa europea e internazionale. Sono inoltre ricondotte nel codice disposizioni regolamentari concernenti l'autonomo valore prescrittivo dei segnali orizzontali e le caratteristiche tecniche e modalità di impiego dei diversi segnali.

Il comma 7 riproduce e sistematizza gli obblighi di controllo e registrazione del funzionamento dei segnali luminosi di pericolo e prescrizione e dei segnali a messaggio variabile quando dalle indicazioni fornite dipenda l'applicazione di sanzioni amministrative. La registrazione dell'accensione, dello spegnimento e delle modifiche del messaggio, certificata rispetto al tempo coordinato universale, rafforza la certezza dell'accertamento e le garanzie del destinatario.

Il comma 8 consente la collocazione temporanea di segnali in situazioni di emergenza, urgenza o necessità, comprese le attività di installazione delle reti e

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

degli impianti collocati sotto la piattaforma stradale. In tali casi le prescrizioni temporanee prevalgono sulle altre regole della circolazione.

Il comma 9 trasferisce nel codice e riformula la disciplina dell'approvazione e dell'omologazione della segnaletica, dei dispositivi, delle apparecchiature e dei mezzi tecnici per il controllo e la regolazione del traffico. La nuova formulazione mantiene l'istanza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la necessaria documentazione tecnica, ma elimina il riferimento puntuale all'istruttoria svolta da una specifica articolazione ministeriale. In assenza di una normativa tecnica nazionale o europea recante criteri di omologazione, si procede mediante approvazione. Il provvedimento autorizza il richiedente alla produzione e commercializzazione del prodotto ed è valido esclusivamente a suo nome, salvo deroga autorizzata dal Ministero.

La disciplina mira a rendere più chiaro e uniforme il quadro relativo alla segnaletica e ai dispositivi tecnici, preservando l'affidabilità degli strumenti e la certezza delle procedure, elementi essenziali affinché le attività di controllo mantengano una funzione preventiva e siano accompagnate da adeguate garanzie procedimentali.

CAPO VII - Delle competizioni sportive sulla strada

L'articolo 270, rubricato «*Competizioni sportive su strada*», reca la disciplina generale delle competizioni sportive su strada.

Il comma 1 conferma la possibilità di svolgere, sulle strade e nelle aree pubbliche, competizioni sportive con veicoli o animali e competizioni atletiche, nel rispetto dei limiti e delle condizioni stabiliti dalla legge.

Il comma 2 mantiene il regime autorizzatorio per le competizioni con veicoli a motore, con animali o con veicoli a trazione animale. La competenza è individuata in relazione all'estensione territoriale della manifestazione: per le competizioni che coinvolgono più comuni si applica la competenza regionale prevista dal nuovo codice, mentre per quelle circoscritte al territorio di un solo comune provvede il Comune. Restano confermati i termini di quindici e trenta giorni per la presentazione delle istanze. Per le competizioni motoristiche è richiesto il preventivo nulla osta degli enti proprietari delle strade interessate.

Il comma 3 introduce una significativa semplificazione per le competizioni atletiche e ciclistiche, sostituendo l'autorizzazione con una comunicazione digitale alla Regione o al Comune competente. L'amministrazione può comunicare la presenza di motivi tecnici ostativi e indicare le misure necessarie per assicurare il transito in sicurezza. La comunicazione dei motivi ostativi deve intervenire non oltre sette giorni prima della manifestazione; decorso tale termine, la verifica si considera conclusa favorevolmente, fatti salvi i provvedimenti imposti da sopravvenute e comprovate esigenze di sicurezza o pubblica incolumità.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

La soluzione riduce gli oneri gravanti sugli organizzatori e sulle amministrazioni, digitalizza il procedimento e introduce un termine certo per la conclusione della verifica tecnica, senza comprimere i poteri necessari alla tutela della sicurezza.

Il comma 4 distingue tra chiusura della strada e sospensione temporanea della circolazione. La prima è disposta quando lo richiedano l'andamento plano-altimetrico del percorso, il numero dei partecipanti o la velocità dei concorrenti; negli altri casi viene disposta la sospensione temporanea in occasione del passaggio dei partecipanti.

Il comma 5 chiarisce che, nell'ambito temporale e territoriale di efficacia dei provvedimenti di chiusura o sospensione, ai concorrenti e ai veicoli di supporto si applicano esclusivamente le regole sportive della disciplina di riferimento. La disposizione rende espliciti gli effetti della temporanea sottrazione del percorso alle ordinarie condizioni di circolazione.

Il comma 6 riordina la disciplina delle scorte. Quando necessario per la sicurezza, può essere disposta la scorta degli organi di polizia stradale o, in alternativa o in ausilio, la scorta tecnica svolta da personale abilitato. Per le competizioni ciclistiche o podistiche svolte nel territorio di un solo comune o di comuni limitrofi previo accordo, la scorta può essere effettuata dalla polizia municipale, eventualmente coadiuvata da personale abilitato.

Il comma 7 conferma l'obbligo assicurativo per tutte le competizioni sportive su strada, estendendo la garanzia alla responsabilità dell'organizzatore e degli altri obbligati per i danni causati alle strade e alle relative attrezzature.

L'articolo 271, rubricato «*Allenamenti organizzati con biciclette e podistici*», introduce una disciplina specifica per gli allenamenti organizzati con biciclette o degli allenamenti podisti gestiti da società sportive riconosciute dal CONI.

Quando gli allenamenti coinvolgano più atleti tesserati e si svolgano su strade periferiche o a bassa intensità di traffico, il personale abilitato alla scorta tecnica eventualmente presente può agevolare il transito attraverso attività di segnalazione e, ove necessario, di regolazione del traffico, al solo fine di tutelare l'incolumità dei partecipanti e la sicurezza della circolazione.

Il personale di scorta tecnica sovrintende alla marcia dei partecipanti, favorisce il sorpasso da parte degli altri utenti e può imporre il temporaneo arresto degli atleti per agevolare il deflusso dei veicoli in coda.

La disposizione colma l'assenza di una disciplina specifica per una fattispecie diversa dalla competizione sportiva, definendo in modo circoscritto le attività consentite alla scorta tecnica e bilanciando la tutela degli atleti con le esigenze degli altri utenti della strada.

L'articolo 272, rubricato «*Specifiche disposizioni in materia di competizioni sportive motoristiche*», riordina la disciplina speciale delle competizioni sportive motoristiche.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

È confermato il preventivo nulla osta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, corredato dal parere del CONI, nonché il programma annuale delle competizioni riconosciute di carattere sportivo e compatibili con il trasporto pubblico e il traffico ordinario. Rimane ferma l'esenzione dal parere preventivo del CONI per le manifestazioni di regolarità riservate ai veicoli d'epoca o di interesse storico o collezionistico, quando siano rispettati i limiti e le condizioni stabiliti dalla disposizione.

Per le competizioni inserite nel programma, l'autorizzazione deve essere richiesta almeno trenta giorni prima. Il rilascio è subordinato al rispetto delle norme tecnico-sportive e di sicurezza e all'esito favorevole del collaudo del percorso e delle attrezzature. Il collaudo sostituisce il nulla osta dell'ente proprietario e può essere omesso esclusivamente per le gare di regolarità che rispettino i limiti di velocità media indicati.

Sono inoltre disciplinati l'inserimento straordinario di nuove manifestazioni, la variazione della data e la comunicazione conclusiva del Prefetto al Ministero circa le risultanze della competizione, le eventuali inottemperanze, gli inconvenienti e i sinistri. La disposizione opera quindi un riordino e un coordinamento della normativa vigente con la disciplina generale delle competizioni sportive su strada.

CAPO VIII - Della circolazione dei veicoli e dei trasporti in condizioni di eccezionalità

L'articolo 273, rubricato «*Trasporti in condizioni di eccezionalità*», definisce i trasporti in condizioni di eccezionalità.

La disposizione riunisce e sistematizza le fattispecie attualmente contenute nell'articolo 10 del codice vigente, coordinandole con le nuove definizioni, con i limiti dimensionali e ponderali stabiliti per categoria di veicolo e con la disciplina speciale dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali.

Sono qualificati come eccezionali, tra gli altri, i trasporti di cose indivisibili eccedenti i limiti di sagoma, i trasporti che eccedono congiuntamente i limiti dimensionali e di massa relativi alle categorie merceologiche indicate, i veicoli con carichi sporgenti, i complessi destinati al trasporto di veicoli, contenitori o casse mobili, i mezzi d'opera eccedenti i limiti di massa, i trasporti di animali vivi con carrozzeria ad altezza variabile, di balle o rotoli di paglia e fieno e di veicoli agricoli, macchine operatrici e macchine mobili non stradali.

È confermato il limite massimo ordinario di 108 tonnellate per i complessi a otto assi, ferma restando la possibilità di superamento nel caso di trasporto di un unico pezzo indivisibile. Per i trasporti fino a 108 tonnellate effettuati con complessi a otto o più assi trovano applicazione le specifiche tecniche stabilite dal decreto ministeriale richiamato dalla disposizione.

Il comma 2 chiarisce le fattispecie che non costituiscono trasporto eccezionale: il traino di veicoli in avaria entro i limiti ordinari, quando sia

Camera dei Deputati ARRIVO 15 Ottobre 2026 Prot. 2026/0001725/TN

limitato al percorso necessario per raggiungere la più vicina officina, e l'autoarticolato con gruppo frigorifero anteriore autorizzato, purché il complesso non ecceda le dimensioni ordinarie.

La disposizione persegue un obiettivo prevalentemente sistematico, rendendo più agevole l'individuazione delle fattispecie soggette alla disciplina speciale e di quelle che ne restano escluse.

L'articolo 274, rubricato «*Autorizzazione per la circolazione dei veicoli eccezionali, dei mezzi d'opera e dei trasporti in condizioni di eccezionalità*», disciplina l'autorizzazione alla circolazione dei veicoli eccezionali, dei mezzi d'opera e dei trasporti in condizioni di eccezionalità.

Il comma 1 chiarisce che l'autorizzazione può essere rilasciata alle imprese che esercitano legalmente l'attività di trasporto eccezionale oppure, per uso proprio, alle altre imprese quando ricorrano necessità inerenti alla loro attività. Sono confermate le competenze degli enti proprietari o concessionari per autostrade, strade statali e militari e delle Regioni per la restante rete viaria.

L'autorizzazione può essere rilasciata soltanto quando il transito sia compatibile con la conservazione delle sovrastrutture, la stabilità dei manufatti e la sicurezza della circolazione. Essa può riguardare un singolo transito, più transiti o un determinato periodo, nel rispetto della massa massima tecnicamente ammissibile.

Per i percorsi ripetitivi con sagome di carico analoghe è confermato l'indennizzo forfettario, ma i relativi proventi sono versati direttamente agli enti proprietari o gestori della rete interessata e vincolati agli interventi di manutenzione straordinaria, adeguamento e consolidamento statico delle opere d'arte stradali. La disposizione rafforza così il rapporto tra maggiore usura prodotta dal trasporto eccezionale e finanziamento degli interventi necessari a preservare l'infrastruttura sulla quale il transito avviene.

Il testo chiarisce inoltre che, fuori delle ipotesi di esenzione, l'autorizzazione è necessaria anche per i mezzi d'opera e che i trasporti eccedenti i limiti di massa possono essere autorizzati soltanto mediante l'impiego di veicoli eccezionali.

Nel provvedimento possono essere imposti percorsi, orari, prescrizioni e un servizio di scorta tecnica. Se il transito richiede la chiusura totale della strada, la scorta tecnica deve richiedere l'intervento degli organi di polizia stradale, i quali possono autorizzarla a svolgere direttamente o in ausilio le operazioni necessarie.

Il rilascio e la validità dell'autorizzazione sono subordinati alla verifica preventiva della percorribilità dell'itinerario, al pagamento degli accertamenti tecnici, all'organizzazione del traffico e all'esecuzione delle eventuali opere di rafforzamento. L'autorizzazione può essere sospesa o revocata per sopravvenuti motivi di pubblico interesse, inderogabili esigenze della circolazione, degrado della sede stradale o dei manufatti oppure in conseguenza delle sanzioni applicate.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Le modalità attuative sono demandate al regolamento, mentre la disciplina non si applica ai veicoli agricoli e forestali, alle macchine operatrici e alle macchine mobili non stradali.

L'articolo 275, rubricato «*Veicoli eccezionali, mezzi d'opera e trasporti in condizione di eccezionalità non soggetti ad autorizzazione*», individua i veicoli eccezionali, i mezzi d'opera e i trasporti in condizioni di eccezionalità che possono circolare senza autorizzazione.

Il regime di esenzione è subordinato al rispetto puntuale dei limiti dimensionali e ponderali previsti per ciascuna fattispecie e alla preventiva verifica, da parte di chi esegue il trasporto, delle caratteristiche dell'itinerario.

Per i mezzi d'opera eccedenti i limiti ordinari di massa sono confermate le condizioni relative al numero degli assi, alla massa complessiva, alla transitabilità delle strade e al pagamento dell'indennizzo di usura. In attesa dell'attivazione dell'Archivio nazionale delle strade, continua ad applicarsi il sistema degli elenchi delle strade non percorribili pubblicati annualmente sulla base dei dati comunicati dai soggetti competenti.

Sono inoltre riprodotte le caratteristiche minime delle strade e delle opere di sottovia necessarie per la circolazione degli autoveicoli destinati al trasporto di altri veicoli e delle ulteriori categorie contemplate dalla disposizione.

Il comma finale chiarisce che la mancanza anche di uno solo dei requisiti, il superamento dei limiti o l'omessa verifica preventiva dell'itinerario comportano l'inapplicabilità dell'esenzione e l'applicazione delle sanzioni previste per la circolazione priva della necessaria autorizzazione. La previsione rafforza la certezza del regime giuridico applicabile ed evita che l'esenzione possa essere invocata in presenza di condizioni non integralmente rispettate.

L'articolo 276, rubricato «*Indennizzo d'usura per veicoli eccezionali, mezzi d'opera e trasporti in condizione di eccezionalità*», reca la disciplina dell'indennizzo di usura dovuto per i veicoli eccezionali, i mezzi d'opera e i trasporti in condizioni di eccezionalità.

Quando il transito determina una maggiore usura della strada in ragione del tipo di veicolo, della distribuzione del carico sugli assi, della durata o del numero dei transiti autorizzati, deve essere determinato l'ammontare dell'indennizzo spettante all'ente proprietario.

Per la circolazione senza autorizzazione dei mezzi d'opera eccedenti i limiti ordinari di massa è richiesta la documentazione comprovante il pagamento di un indennizzo pari alla tassa di possesso. Per la circolazione autostradale è dovuta alle concessionarie un'ulteriore somma, equivalente alla tariffa ordinaria maggiorata del cinquanta per cento.

Il regolamento stabilisce le modalità di assegnazione dei proventi agli enti proprietari, con vincolo di destinazione alla copertura delle spese relative al rinforzo, all'adeguamento e all'usura delle infrastrutture. Il mezzo d'opera

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

che circola senza documentare il pagamento è considerato, ai fini sanzionatori, veicolo eccezionale privo di autorizzazione.

La disposizione rende più evidente il carattere compensativo dell'indennizzo e il collegamento tra il maggiore deterioramento prodotto dal transito e il finanziamento degli interventi sulla rete stradale, secondo un criterio di diretta imputazione dei costi infrastrutturali all'attività che li determina.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

TITOLO VIII

PREMESSA

Il Titolo VIII riordina la disciplina relativa all'utilizzazione dei veicoli per le attività di trasporto di persone e di cose e alla locazione dei veicoli senza conducente.

L'intervento riconduce in un quadro unitario disposizioni attualmente distribuite tra più articoli del codice della strada e ulteriori fonti settoriali, coordinandole con le vigenti classificazioni internazionali dei veicoli e con la normativa europea applicabile. La nuova sistemazione distingue l'uso proprio, l'uso in conto terzi e la locazione senza conducente, chiarendo per ciascuna modalità le categorie di veicoli utilizzabili, i titoli richiesti, le condizioni di esercizio e il relativo apparato sanzionatorio.

CAPO I - Attività di trasporto di persone

L'articolo 277, rubricato «*Uso dei veicoli per trasporto di persone in conto proprio*», disciplina l'immatricolazione e l'utilizzazione in uso proprio degli autobus e delle autoambulanze.

Il comma 1 prevede che gli autobus appartenenti alle categorie internazionali M2 e M3 e le autoambulanze, come definite nell'Allegato I.1, possano essere immatricolati in uso proprio esclusivamente da enti pubblici, imprenditori e collettività, per il soddisfacimento di esigenze strettamente connesse con la loro attività. Il rilascio del documento di circolazione è subordinato all'accertamento, da parte dei competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della sussistenza di tali esigenze.

La disposizione aggiorna la disciplina vigente alle classificazioni internazionali dei veicoli, eliminando il riferimento ai veicoli destinati al trasporto specifico di persone, categoria non più prevista dalla normativa unionale.

Il comma 2 disciplina l'utilizzazione del veicolo nell'interesse di persone diverse dall'intestatario del documento di circolazione. Tale utilizzazione è consentita quando il trasporto abbia carattere accessorio rispetto all'attività principale dell'intestatario e sia svolto senza scopo di lucro, diretto o indiretto, nonché quando il conducente sia legato all'intestatario da un rapporto giuridico.

La previsione chiarisce i limiti entro i quali il trasporto di persone effettuato nell'interesse di terzi può essere ricondotto all'uso proprio, impedendo che tale qualificazione venga utilizzata per svolgere attività sostanzialmente onerose in assenza del titolo richiesto per il trasporto in conto terzi.

Il comma 3 assoggetta alla sanzione amministrativa pecuniaria da 200 a 800 euro, accompagnata dal divieto di marcia per due mesi, l'utilizzazione in uso proprio del veicolo in assenza delle condizioni richieste o in violazione dei limiti riportati nei documenti di circolazione. La disciplina sanzionatoria è

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

coordinata con il nuovo sistema delle sanzioni accessorie, sostituendo alla sospensione della carta di circolazione il divieto di marcia.

L'articolo 278, rubricato «*Servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone*», disciplina i veicoli utilizzabili per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente e coordina la disciplina codicistica con la legislazione speciale di settore.

Il comma 1 conferma che il servizio di noleggio con conducente per il trasporto di persone è regolato dalle leggi specifiche della materia.

Il comma 2 individua le categorie di veicoli impiegabili nel servizio, facendo riferimento alle corrispondenti classificazioni internazionali. Possono essere utilizzati i motocicli a due ruote, anche con sidecar, le biciclette e i ciclomotori a tre ruote, i tricicli, le biciclette a quattro ruote, i quad da strada leggeri, le quadrimobili leggere e pesanti per il trasporto di passeggeri, le autovetture, i veicoli a trazione animale e le autoambulanze appartenenti alla categoria internazionale M, codice SC.

La disposizione aggiorna le categorie previste dalla normativa vigente, elimina il riferimento ai veicoli per trasporto specifico di persone e trasferisce in una distinta disposizione la disciplina degli autobus impiegati nel noleggio con conducente. L'inserimento espresso delle autoambulanze consolida nel codice la disciplina già prevista dalla normativa secondaria, adeguandola al nuovo sistema di classificazione dei veicoli.

Il comma 3 subordina il rilascio del documento di circolazione, quando previsto, al possesso dell'autorizzazione comunale. La formulazione corregge il precedente riferimento alla licenza comunale, rendendolo coerente con il titolo richiesto dalla legislazione di settore per lo svolgimento dell'attività di noleggio con conducente.

Il comma 4 disciplina l'esercizio abusivo del servizio. Chiunque utilizzi per il noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso o operi in assenza dell'autorizzazione prevista dalla legge n. 21 del 1992 è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da 1.812 a 7.249 euro. Dalla violazione conseguono la confisca del veicolo e la sospensione della patente da quattro a dodici mesi. In caso di reiterazione nel triennio, alle condizioni indicate dalla disposizione, si applica la revoca della patente. Le medesime conseguenze sono previste per chi eserciti il servizio nonostante la sospensione o la revoca dell'autorizzazione.

Il comma 5 conferma il sistema sanzionatorio progressivo applicabile alle violazioni delle disposizioni della legge n. 21 del 1992 espressamente richiamate. La misura della sanzione pecuniaria e la durata della sospensione della carta di circolazione aumentano in rapporto al numero delle violazioni commesse, relativamente al medesimo veicolo, nell'arco di cinque anni.

Il comma 6 assoggetta alla sanzione amministrativa pecuniaria da 86 a 338 euro le ulteriori violazioni delle condizioni contenute nell'autorizzazione, diverse dalle fattispecie più gravi contemplate dai commi precedenti.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

L'articolo 279, rubricato «*Servizio taxi con autovetture, motocicli e biciclette con conducente o taxi*», individua le categorie di veicoli utilizzabili per lo svolgimento del servizio taxi e coordina la relativa disciplina con la legislazione speciale di settore.

Il comma 1 prevede che il servizio possa essere svolto mediante autovetture, biciclette a tre o quattro ruote, motocicli a due ruote, anche con sidecar, ciclomotori a tre ruote, tricicli e veicoli a trazione animale. Per i veicoli appartenenti alla categoria internazionale L sono riportate le corrispondenti classificazioni.

La disposizione aggiorna la terminologia del codice alle classificazioni internazionali vigenti e sostituisce il precedente riferimento generale ai velocipedi con quello specifico alle biciclette.

Il comma 2 conferma il rinvio alle leggi speciali che disciplinano il settore.

Il comma 3 assoggetta alla sanzione amministrativa pecuniaria da 1.812 a 7.249 euro chiunque adibisca un veicolo al servizio taxi senza avere ottenuto la licenza prevista dalla legge n. 21 del 1992. Dalla violazione conseguono la confisca del veicolo e la sospensione della patente da quattro a dodici mesi. In caso di reiterazione nel triennio, alle condizioni previste dalla disposizione, si applica la revoca della patente. Le medesime sanzioni trovano applicazione nei confronti di chi continui a esercitare il servizio dopo la sospensione o la revoca della licenza.

Il comma 4 conferma il sistema sanzionatorio progressivo applicabile al titolare della licenza che svolga il servizio in violazione delle disposizioni della legge n. 21 del 1992 espressamente richiamate. La sanzione pecuniaria e la sospensione della carta di circolazione sono graduate in relazione al numero delle violazioni commesse nell'arco di cinque anni.

Il comma successivo assoggetta alla sanzione amministrativa pecuniaria da 86 a 338 euro le ulteriori violazioni delle condizioni contenute nella licenza, diverse dalle fattispecie disciplinate dai commi precedenti.

L'articolo 280, rubricato «*Uso in conto terzi di veicoli per trasporto di persone*», disciplina l'immatricolazione e l'utilizzazione dei veicoli destinati ai servizi di linea e al noleggio con conducente.

Il comma 1 prevede che gli autobus appartenenti alle categorie internazionali M2 e M3 siano immatricolati in uso conto terzi quando il soggetto interessato sia in possesso del titolo abilitativo richiesto dalla normativa vigente per lo svolgimento di servizi di linea o di noleggio con conducente.

Il comma 2 dispone che i veicoli appartenenti alla categoria internazionale M1, i veicoli con caratteristiche atipiche assimilabili alla categoria M, i filobus e gli autosnodati possano essere immatricolati in uso conto terzi per servizio di linea in presenza della relativa autorizzazione. Restano ferme le disposizioni specifiche relative ai servizi di noleggio con conducente e di ta

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

La nuova formulazione aggiorna la disciplina alle categorie internazionali dei veicoli e chiarisce che l'uso in conto terzi presuppone il possesso di un titolo abilitativo allo svolgimento del servizio di linea o del servizio di noleggio con conducente. Vengono così eliminati adempimenti autorizzatori ulteriori rispetto al titolo già richiesto dalla normativa di settore, semplificando il procedimento di immatricolazione e di utilizzazione dei veicoli.

Il comma 3 precisa che l'utilizzazione del veicolo deve avvenire nel rispetto delle prescrizioni contenute nel titolo abilitativo, che deve essere esibito agli organi di polizia in occasione dei controlli.

Il comma 4 assoggetta alla sanzione amministrativa pecuniaria da 500 a 2.000 euro e al divieto di marcia per due mesi chiunque utilizzi in servizio di linea un veicolo non destinato a tale uso, impieghi un veicolo appartenente a una classe non idonea al servizio autorizzato oppure utilizzi il veicolo su linee diverse da quelle per le quali dispone del titolo.

L'estensione della fattispecie sanzionatoria all'utilizzazione di veicoli appartenenti a una classe non idonea consente di contrastare l'impiego, nei servizi di linea, di autobus le cui caratteristiche costruttive e funzionali non risultino adeguate alla tipologia del collegamento svolto.

Il comma 5 disciplina l'impiego abusivo degli autobus nel servizio di noleggio con conducente. L'utilizzazione di un veicolo non destinato a tale uso o in assenza dell'autorizzazione prevista dalla legge n. 218 del 2003 comporta l'applicazione della sanzione pecuniaria da 2.000 a 8.000 euro, della confisca del veicolo e del divieto di guida per quattro mesi. In caso di reiterazione nel triennio, alle condizioni stabilite dalla disposizione, si applica il divieto permanente di guida. Le medesime sanzioni sono previste per chi eserciti l'attività nonostante la sospensione o la revoca dell'autorizzazione.

L'articolo 281, rubricato «*Trasporto di persone con autocarri*», disciplina l'utilizzazione degli autocarri per il trasporto di persone.

La disposizione consente tale impiego esclusivamente in via eccezionale e temporanea, previa autorizzazione del competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, rilasciata sulla base del nulla osta del Prefetto.

La previsione riproduce sostanzialmente la disciplina vigente, mantenendo il carattere eccezionale dell'utilizzazione dell'autocarro per una finalità diversa da quella ordinariamente propria del veicolo e subordinandola alla preventiva valutazione delle amministrazioni competenti.

CAPO II - Attività di trasporto di cose

L'articolo 282, rubricato «*Uso dei veicoli per trasporto cose in conto proprio*», disciplina l'utilizzazione dei veicoli per il trasporto di cose in conto proprio.

Il comma 1 chiarisce che il trasporto in conto proprio effettuato mediante autoveicoli appartenenti alle categorie internazionali N e O, aventi massa complessiva a pieno carico non superiore a 6 tonnellate, è soggetto

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

esclusivamente alle disposizioni del codice della strada e non alla disciplina della legge n. 298 del 1974.

La previsione rende espressa la liberalizzazione del trasporto di cose in conto proprio effettuato mediante veicoli non superiori alla predetta soglia, per il quale non è richiesto il titolo abilitativo previsto dalla legislazione speciale sull'autotrasporto.

Il comma 2 conferma, invece, che per i veicoli aventi massa complessiva a pieno carico superiore a 6 tonnellate il rilascio dei documenti di circolazione è subordinato al possesso del titolo abilitativo previsto dalla legge n. 298 del 1974.

La disposizione definisce così in modo immediato il confine tra il regime liberalizzato e quello soggetto a licenza, riducendo le incertezze derivanti dall'attuale collocazione della disciplina in disposizioni diverse.

L'articolo 283, rubricato «*Servizio di trasporto di cose per conto terzi*», disciplina l'immatricolazione e l'utilizzazione dei veicoli destinati al trasporto di cose per conto di terzi.

Il comma 1 subordina il rilascio dei documenti di circolazione per i veicoli appartenenti alle categorie internazionali N e O all'iscrizione all'albo degli autotrasportatori previsto dalla legge n. 298 del 1974 e, quando richiesto, al Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada.

La disposizione integra, pertanto, il riferimento alla disciplina nazionale con quello al Registro elettronico nazionale previsto dalla normativa europea, rendendo il codice coerente con il vigente sistema dei requisiti per l'accesso alla professione di trasportatore.

Il comma 2 consente all'impresa autorizzata al trasporto di cose per conto di terzi di trasferire, nel proprio interesse e nell'ambito della propria attività economica, cose delle quali abbia la disponibilità, utilizzando un veicolo immatricolato per il trasporto in conto terzi.

La previsione codifica il principio secondo cui l'abilitazione al trasporto per conto di terzi comprende anche la possibilità di effettuare trasporti funzionali all'attività della medesima impresa. L'attività per conto di terzi è infatti più ampia rispetto al trasporto in conto proprio e consente, pertanto, anche il trasferimento di beni nella disponibilità del vettore senza necessità di conseguire una distinta licenza per il conto proprio.

Il comma 3 subordina il rilascio dei documenti di circolazione per i veicoli utilizzati nel trasporto di cose per conto di terzi in servizio di piazza al possesso del titolo previsto dalla legge n. 298 del 1974. Il chiarimento consente di applicare la disciplina della medesima legge anche alle ipotesi di assenza del titolo o di inosservanza delle relative prescrizioni.

Resta disciplinata dal codice la distinta fattispecie dell'utilizzazione, nel servizio di piazza, di un veicolo non destinato a tale uso, per la quale è prevista la sanzione amministrativa pecuniaria da 500 a 2.000 euro.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

CAPO III -Della locazione dei veicoli

Il Capo III reca una disciplina organica della locazione senza conducente, configurata come modalità di utilizzazione dei veicoli distinta dall'uso proprio e dall'uso in conto terzi. La nuova collocazione sistematica consente di riunire le disposizioni generali applicabili all'attività e le discipline speciali relative al trasporto di cose, agli autobus, alla locazione finanziaria e ai monopattini elettrici.

L'articolo 284, rubricato «*Locazione senza conducente*», reca la disciplina generale dei veicoli che possono essere oggetto di locazione senza conducente.

Il comma 1 include tra i veicoli locabili i monopattini elettrici, le biciclette, i veicoli appartenenti alle categorie internazionali L, M, N e O e i veicoli a uso speciale appartenenti alle medesime categorie.

La previsione aggiorna il perimetro della locazione alle classificazioni internazionali vigenti e vi include espressamente anche veicoli non soggetti a immatricolazione, quali le biciclette e i monopattini elettrici. Per i veicoli a uso speciale viene eliminato il precedente limite di massa complessiva a pieno carico non superiore a 6 tonnellate, consentendo la locazione anche dei veicoli di maggiore massa nel rispetto delle specifiche condizioni di sicurezza previste dalla disposizione.

Il comma 2 stabilisce che i veicoli soggetti a immatricolazione possano essere immatricolati per la locazione senza conducente quando l'intestatario dei documenti di circolazione sia abilitato allo svolgimento dell'attività mediante la segnalazione certificata di inizio attività prevista dalla normativa vigente.

Il comma 3 consente la locazione di un'autoambulanza esclusivamente per la sostituzione temporanea di un'altra autoambulanza già nella disponibilità del locatario. La previsione circoscrive l'operazione ai soggetti che già dispongano di un veicolo della stessa natura temporaneamente inutilizzabile, evitando che la locazione venga impiegata per eludere i presupposti richiesti per l'esercizio dell'attività.

Il comma 4 subordina la locazione dei veicoli a uso speciale aventi massa complessiva a pieno carico superiore a 6 tonnellate, quando richiesto dalla normativa vigente, alla verifica delle abilitazioni o autorizzazioni necessarie per l'impiego delle particolari attrezzature installate. La relativa documentazione deve essere presente a bordo in formato cartaceo o digitale.

Il comma 5 assoggetta la violazione delle disposizioni dell'articolo alla sanzione amministrativa pecuniaria da 500 a 2.000 euro, nel caso di autoveicoli o rimorchi, e da 50 a 200 euro, nel caso degli altri veicoli. Dalla violazione consegue il divieto di marcia per due mesi. Le medesime sanzioni si applicano a chi circoli con un veicolo utilizzato per la locazione senza conducente ma non destinato a tale uso.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

L’articolo 285, rubricato «*Locazione senza conducente di veicoli per trasporto di cose*», disciplina l’utilizzazione dei veicoli locati senza conducente nello svolgimento del trasporto di cose in conto proprio o per conto di terzi.

Il comma 1 consente al locatario di utilizzare in conto proprio i veicoli destinati al trasporto di cose quando abbiano massa complessiva a pieno carico non superiore a 6 tonnellate, in coerenza con il regime liberalizzato previsto per il trasporto in conto proprio entro tale soglia.

Il comma 2 consente l’utilizzazione dei veicoli locati per il trasporto di cose per conto di terzi da parte delle imprese iscritte all’albo degli autotrasportatori previsto dalla legge n. 298 del 1974 e, ove richiesto, al Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada.

Il comma 3 disciplina la locazione transfrontaliera all’interno dell’Unione europea. I veicoli destinati al trasporto di cose possono essere locati tra imprese stabilite nell’Unione e regolarmente abilitate all’esercizio dell’autotrasporto per conto di terzi o dell’attività di locazione senza conducente, purché siano stati immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di uno Stato membro.

Il comma 4 individua le condizioni per l’utilizzazione del veicolo locato. Il contratto deve avere a oggetto esclusivamente la messa a disposizione del mezzo e non può essere abbinato a un contratto di servizio, concluso con la stessa impresa, relativo al personale di guida o di accompagnamento. Il veicolo deve rimanere esclusivamente a disposizione dell’impresa locataria per l’intera durata del contratto e il conducente deve avere un rapporto giuridico con la stessa impresa.

Per i veicoli aventi massa complessiva a pieno carico superiore a 1,5 tonnellate, compresa quella dei rimorchi, deve inoltre essere comunicata la targa al competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La previsione assicura la registrazione delle informazioni necessarie a verificare la disponibilità e l’utilizzazione dei mezzi da parte delle imprese abilitate.

Il comma 5 individua la documentazione da tenere a bordo, in formato cartaceo o elettronico, costituita dal contratto di locazione o da un suo estratto autenticato e, qualora il conducente non coincida con il locatario, dal contratto di lavoro o da un estratto autenticato dello stesso.

Il comma 6 consente di sostituire tale documentazione con documenti equivalenti ammessi dalle disposizioni vigenti.

Il comma 7 attribuisce al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’interno, il potere di stabilire eventuali ulteriori criteri limitativi.

Il comma 8 assoggetta l’utilizzazione del veicolo in violazione delle disposizioni dell’articolo alla sanzione amministrativa pecuniaria da 500 a 2.000 euro e al divieto di marcia per due mesi.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

L’articolo 286, rubricato «*Locazione senza conducente di autobus*», disciplina la locazione senza conducente dei veicoli appartenenti alle categorie internazionali M2 e M3.

Il comma 1 consente l’utilizzazione degli autobus locati senza conducente per il trasporto di persone in conto terzi esclusivamente da parte delle imprese iscritte al Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada.

La disposizione chiarisce espressamente che l’impresa locataria deve essere iscritta al Registro elettronico nazionale, superando la formulazione vigente che fa genericamente riferimento alle imprese autorizzate all’attività di trasporto.

Il comma 2 consente la locazione tra imprese stabilite nell’Unione europea e regolarmente abilitate all’esercizio dell’attività di autotrasporto di persone per conto di terzi o di locazione senza conducente, purché gli autobus siano stati immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di uno Stato membro.

Il comma 3 individua le condizioni di utilizzazione del veicolo. Il contratto deve riguardare esclusivamente la messa a disposizione dell’autobus e non può essere abbinato a un contratto di servizio relativo al personale di guida o di accompagnamento. Il veicolo deve essere esclusivamente a disposizione dell’impresa locataria per l’intera durata del contratto e il conducente deve avere un rapporto giuridico con la medesima impresa. La targa dell’autobus deve inoltre essere comunicata al competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il comma 4 prescrive la presenza a bordo, in formato cartaceo o elettronico, del contratto di locazione o di un suo estratto autenticato, del contratto di lavoro del conducente quando questi non coincida con il locatario e del titolo autorizzatorio relativo al servizio in corso di svolgimento.

Il comma 5 consente di sostituire il contratto di locazione e il contratto di lavoro con documenti equivalenti ammessi dalla normativa vigente.

Il comma 6 attribuisce al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’interno, il potere di stabilire ulteriori criteri limitativi.

Il comma 7 assoggetta l’utilizzazione del veicolo in violazione delle disposizioni dell’articolo alla sanzione amministrativa pecuniaria da 500 a 2.000 euro e al divieto di marcia per due mesi.

La disposizione uniforma, per quanto compatibile, la disciplina della locazione degli autobus a quella prevista per i veicoli destinati al trasporto di cose, rendendo omogenee le condizioni contrattuali, gli obblighi documentali, le comunicazioni all’amministrazione e le conseguenze sanzionatorie.

L’articolo 287, rubricato «*Locazione senza conducente con facoltà di acquisto, leasing e vendita di veicoli con patto di riservato dominio*», disciplina

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

l'immatricolazione e la responsabilità relative ai veicoli oggetto di locazione finanziaria o di vendita con riserva della proprietà.

Il comma 1 prevede che i motoveicoli, gli autoveicoli e i rimorchi locati con facoltà di acquisto siano immatricolati a nome del locatore, con annotazione nel documento di circolazione del nominativo del locatario e della data di scadenza del contratto. L'immatricolazione è effettuata in relazione all'uso al quale il locatario intende destinare il veicolo, a condizione che questi disponga dei titoli e dei requisiti eventualmente richiesti. Le medesime informazioni sono riportate nell'iscrizione al pubblico registro automobilistico.

Il comma 2 stabilisce che, ai fini del risarcimento dei danni prodotti dalla circolazione, il locatario sia responsabile in solido con il conducente secondo quanto previsto dall'articolo 2054, terzo comma, del codice civile.

Il comma 3 disciplina la vendita con patto di riservato dominio. Il veicolo è immatricolato a nome dell'acquirente, con indicazione nel documento di circolazione e nel pubblico registro automobilistico del nominativo del venditore e della data prevista per il pagamento dell'ultima rata.

Il comma 4 rinvia, ai fini delle violazioni amministrative, alla disciplina della responsabilità del locatario, applicabile sia all'utilizzatore in forza di locazione finanziaria sia all'acquirente con patto di riservato dominio.

La disposizione riproduce sostanzialmente la disciplina vigente, adeguandone i rinvii interni alla nuova struttura del codice.

L'articolo 288, rubricato «*Locazione di monopattini elettrici*», disciplina gli obblighi degli operatori che svolgono attività di noleggio di monopattini elettrici.

Il comma 1 impone agli operatori di organizzare, d'intesa con i Comuni nei quali svolgono l'attività, campagne informative sull'uso corretto dei monopattini. Gli stessi operatori devono inserire nelle applicazioni digitali utilizzate per il noleggio le regole fondamentali di circolazione e impiegare gli strumenti tecnologici disponibili per favorirne il rispetto.

Il comma 2 impone agli operatori, al termine di ogni noleggio, di acquisire una fotografia dalla quale risulti chiaramente la posizione del monopattino nella pubblica via. L'adempimento è diretto a prevenire la sosta irregolare dei mezzi e, in particolare, l'occupazione disordinata degli spazi destinati alla circolazione pedonale.

La violazione dell'obbligo da parte della società è assoggettata alla sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 a 4.000 euro mentre l'utente è assoggettato alla sanzione da euro 40 ad euro 160. L'introduzione della sanzione rende effettivo un obbligo già previsto dalla legislazione vigente, ma privo di una specifica conseguenza sanzionatoria.

La disposizione integra nel codice la disciplina degli operatori di noleggio, coordina l'utilizzazione delle applicazioni digitali con le finalità di informazione e controllo e rafforza la responsabilità organizzativa dei gestori nella prevenzione della sosta irregolare dei monopattini.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Camera dei Deputati **ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN**

TITOLO IX

PREMESSA

Il Titolo IX reca le disposizioni attuative, transitorie, finanziarie e finali necessarie ad assicurare l'ordinato passaggio dalla disciplina vigente al nuovo Codice della strada e a garantirne la piena operatività. In particolare, le disposizioni disciplinano il coordinamento e l'adeguamento della normativa regolamentare, definiscono i tempi di entrata in vigore e di acquisto di efficacia del nuovo Codice, salvaguardano la validità dei provvedimenti attuativi e dei titoli già rilasciati e regolano specifiche fattispecie sorte sotto la previgente disciplina. Sono, inoltre, definite la destinazione di determinate entrate e dei proventi previsti dal Codice, le risorse necessarie all'adeguamento dei sistemi informativi e alla digitalizzazione dei procedimenti, nonché le conseguenti abrogazioni normative. Completa il quadro una disposizione volta ad assicurare l'unitarietà e la coerenza nel tempo della nuova disciplina, prevedendo che i successivi interventi normativi nelle materie regolate dal Codice siano effettuati mediante espressa modifica delle relative disposizioni e stabilendo il raccordo tra i richiami al previgente decreto legislativo n. 285 del 1992 e le corrispondenti previsioni del nuovo Codice.

L'**articolo 289**, rubricato «*Disposizioni attuative e entrata in vigore*», reca le disposizioni finali e transitorie necessarie ad assicurare il coordinamento tra il nuovo codice della strada e la disciplina regolamentare vigente, nonché a disciplinare le modalità e la tempistica di entrata in vigore ed efficacia delle nuove disposizioni.

Il comma 1 prevede l'adozione, entro novanta giorni dall'entrata in vigore del decreto, del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, mediante coordinamento e aggiornamento del vigente decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 ovvero, ove necessario, mediante la sua integrale sostituzione. La disposizione dà attuazione ai principi e criteri fissati dalla legge delega e consente di assicurare la coerenza tra la disciplina primaria e quella regolamentare. Essendo stato integralmente sostituito il codice vigente, si ritiene imprescindibile precisare che il previgente regolamento potrà essere integralmente sostituito.

Il comma 2 introduce una clausola generale di continuità amministrativa, prevedendo che i provvedimenti attuativi adottati sulla base delle disposizioni del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, conservino validità ed efficacia anche successivamente all'acquisto di efficacia del nuovo codice. La disposizione è finalizzata a evitare vuoti regolatori e interruzioni nell'esercizio delle funzioni amministrative e tecniche già disciplinate dalla normativa previgente. È inoltre precisato che tali provvedimenti possono essere modificati o sostituiti secondo le medesime procedure previste per la loro originaria adozione, assicurando così continuità e certezza nell'aggiornamento della disciplina attuativa.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

Il comma 3 stabilisce che il decreto, unitamente ai relativi allegati, entri formalmente in vigore il 1° aprile 2027. La previsione consente l'avvio delle attività preparatorie necessarie all'attuazione della riforma, compresa l'emanazione del regolamento di esecuzione di cui al comma 1, che in ogni caso acquisterà efficacia contestualmente al codice, secondo quanto previsto dal successivo comma 4. Tale previsione è finalizzata a garantire che le disposizioni di esecuzione del codice siano emanate prima della data in cui il codice acquista efficacia, al fine di consentire un completo ed esaustivo allineamento dei due provvedimenti.

Il comma 4 disciplina il momento di acquisto dell'efficacia delle disposizioni del nuovo codice e dei relativi allegati, fissandolo al 1° gennaio 2028 e comunque non prima che siano trascorsi centottanta giorni dall'entrata in vigore del regolamento previsto dal comma 1. Qualora il termine di centottanta giorni maturi successivamente al 1° gennaio 2028, l'efficacia del codice è differita al 1° aprile 2028, sempre a condizione che il regolamento di esecuzione sia stato emanato. La disposizione è finalizzata a garantire un congruo periodo di adeguamento per le amministrazioni pubbliche, gli organi di polizia stradale, gli operatori economici e i cittadini, consentendo la predisposizione delle necessarie misure organizzative, procedurali e tecnologiche e assicurando la piena conoscibilità delle nuove disposizioni prima della loro applicazione. La previsione realizza pertanto un equilibrio tra l'esigenza di dare tempestiva attuazione alla riforma e quella di assicurare una transizione ordinata e graduale al nuovo quadro normativo, evitando il rischio di una entrata in vigore frammentata e parziale del nuovo Codice.

L'**articolo 290**, rubricato «*Disposizioni transitorie*», reca disposizioni transitorie e di coordinamento finalizzate a disciplinare il passaggio dal previgente ordinamento al nuovo codice della strada in materie particolarmente rilevanti per la circolazione stradale, quali il sistema delle patenti di guida, l'attività degli esaminatori, la regolarizzazione degli accessi stradali e la gestione dei veicoli sottoposti a fermo amministrativo, nonché a favorire il processo di trasformazione digitale con specifico riferimento ai sistemi di guida automatizzata. Le disposizioni perseguono l'obiettivo di garantire la continuità dell'azione amministrativa, la tutela dell'affidamento dei destinatari e la salvaguardia delle situazioni giuridiche già consolidate, assicurando altresì il monitoraggio dell'evoluzione tecnologica funzionale ai successivi interventi normativi in materia di guida automatizzata.

Il comma 1 stabilisce il principio generale di conservazione della validità e dell'efficacia delle patenti di guida e degli altri titoli abilitativi rilasciati anteriormente alla data di acquisto di efficacia del nuovo codice. La disposizione è diretta ad evitare effetti retroattivi della nuova disciplina e a garantire la piena tutela dei diritti acquisiti dai titolari dei documenti di guida già rilasciati.

Il comma 2 prevede che i nuovi criteri e requisiti per il rilascio delle patenti di guida e degli ulteriori titoli abilitativi trovino applicazione esclusivamente ai procedimenti avviati successivamente all'acquisto di efficacia del codice. La norma assicura una chiara delimitazione temporale

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot. 2026/0001725/TN

dell'ambito di applicazione della nuova disciplina, evitando interferenze con i procedimenti già in corso e garantendo certezza giuridica agli interessati.

I commi 3, 4 e 5 introducono una disciplina transitoria in favore degli esaminatori già abilitati alla data del 30 giugno 2015 allo svolgimento degli esami di guida per le diverse categorie di patenti. La disposizione consente a tali soggetti di continuare a svolgere le relative attività anche in deroga ai requisiti previsti dal nuovo sistema di qualificazione, purché conseguano la qualifica iniziale prevista dal nuovo ordinamento per la categoria corrispondente. La previsione è finalizzata a valorizzare l'esperienza professionale maturata dal personale già operante nel settore, evitando al contempo effetti pregiudizievoli sulla continuità del servizio e garantendo il progressivo adeguamento ai nuovi standard professionali e formativi.

Il comma 6 reca una specifica disciplina transitoria per gli accessi e le diramazioni, di cui all'articolo 256, esistenti alla data di acquisto di efficacia del codice. In particolare, viene riconosciuta la conformità degli accessi e delle diramazioni già autorizzati, purché non intervengano modifiche sostanziali della struttura o della destinazione d'uso. Per gli accessi e le diramazioni privi di titolo autorizzatorio è prevista la possibilità di regolarizzazione da parte dell'autorità competente, subordinatamente alla verifica della conformità alla normativa vigente al momento della realizzazione e all'accertamento dell'assenza di rischi per la sicurezza della circolazione e per la fluidità del traffico. La disposizione consente di disciplinare situazioni consolidate nel tempo, contemperando le esigenze di certezza dei rapporti giuridici con quelle di tutela della sicurezza stradale. Resta comunque salva la facoltà dell'autorità competente di imporre adeguamenti, modifiche o prescrizioni qualora risultino necessari per motivi di sicurezza stradale.

I commi 7 e 8 estendono l'applicazione delle disposizioni previste dall'articolo 16, commi 7 e 8, anche ai veicoli che, alla data di acquisto di efficacia del nuovo codice, risultino ancora giacenti in conseguenza dell'applicazione della sanzione accessoria del fermo amministrativo disposta ai sensi della normativa previgente. La disposizione è finalizzata a garantire l'uniformità del regime giuridico applicabile ai veicoli sottoposti a fermo amministrativo e a favorire la definizione delle giacenze già esistenti, evitando disparità di trattamento tra situazioni sorte sotto il vigore della precedente disciplina e quelle disciplinate dal nuovo codice.

Il comma 9 reca una disposizione transitoria di coordinamento relativa al primo aggiornamento, successivo alla data in cui il codice acquista efficacia, dei limiti minimi e massimi delle sanzioni amministrative pecuniarie previsto dall'articolo 122, comma 2. Ai fini del calcolo della variazione dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, la disposizione stabilisce che, in sede di primo aggiornamento, sia assunta come parametro di riferimento la misura del corrispondente indice rilevata alla data di cui all'articolo 289, comma 4. La previsione individua, pertanto, il parametro temporale di riferimento necessario per la prima applicazione del meccanismo di aggiornamento delle sanzioni previsto dal nuovo codice.

Camera dei Deputati ARRIVO 13 ottobre 2026 Prot. 2026/0001725/TN

Il comma 10, al fine di agevolare il processo di trasformazione digitale con particolare riferimento ai sistemi di guida automatizzata di cui all'articolo 87, istituisce presso il Ministero delle infrastrutture un Osservatorio al quale partecipano rappresentanti dei Ministeri dell'interno, delle imprese e del made in Italy e della giustizia. L'Osservatorio è chiamato a valutare e monitorare, in relazione all'evoluzione tecnologica e alle relative prospettive applicative, i presupposti per la circolazione dei veicoli a guida totalmente automatizzata, in funzione delle conseguenti modifiche legislative da recepire nel primo decreto legislativo adottato ai sensi dell'articolo 35, comma 8, della legge 25 novembre 2024, n. 177. La disposizione precisa, inoltre, che per la partecipazione alle attività dell'Osservatorio non sono riconosciuti compensi, gettoni, emolumenti, indennità o rimborsi di spese comunque denominati.

L'**articolo 291**, rubricato «*Disposizioni sulla destinazione dei proventi*», reca una disciplina organica in materia di destinazione dei proventi derivanti da diritti, tariffe, contributi, maggiorazioni e altre entrate connesse alle operazioni di motorizzazione civile, alle operazioni tecniche e tecnico-amministrative, alla gestione delle targhe e alle attività di vigilanza di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il comma 1 prevede che una quota delle entrate derivanti dalle operazioni di motorizzazione, di cui all'articolo 15, commi 2, 3, 4 e 5, sia destinata al finanziamento del compenso incentivante del personale della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il limite massimo di **venticinque** milioni di euro annui. La misura è finalizzata a valorizzare la professionalità del personale e a sostenere il miglioramento dell'efficienza e della produttività dei servizi. La disposizione prevede, altresì, la destinazione delle somme derivanti dalle maggiorazioni previste per le operazioni di motorizzazione, di cui all'articolo 15, comma 6, all'ammodernamento e al miglioramento dei servizi della motorizzazione civile, con particolare riguardo ai processi di innovazione e digitalizzazione.

Il comma 2 individua poi in maniera puntuale le finalità cui sono destinati i proventi derivanti dai diritti dovuti per le operazioni di motorizzazione di cui all'Allegato I.2, Capo II, articolo 3, versati all'entrata del bilancio dello Stato e riassegnati ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 15, comma 2. La disposizione amplia e aggiorna il quadro delle spese finanziabili, includendovi gli interventi di welfare del personale, la realizzazione e gestione di sistemi informativi e banche dati, l'acquisizione e il rinnovo delle infrastrutture tecnologiche, la cybersicurezza e la protezione dei dati, nonché le attività di interoperabilità digitale tra amministrazioni pubbliche. Particolare rilievo assume la previsione che consente di finanziare la manutenzione e l'evoluzione delle piattaforme digitali realizzate nell'ambito di programmi nazionali, europei e del Piano nazionale di ripresa e resilienza, assicurandone la sostenibilità operativa anche successivamente alla conclusione delle relative fonti di finanziamento. Sono, inoltre, comprese le attività di formazione e qualificazione del personale e le iniziative di ricerca, sviluppo e innovazione dei servizi della motorizzazione civile.

Camera dei Deputati **ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN**

Il comma 3 disciplina la destinazione dei proventi derivanti dai diritti relativi alle operazioni tecniche e tecnico-amministrative concernenti il rilascio di nulla osta per competizioni sportive su strada con veicoli, all'approvazione di dispositivi segnaletici, all'approvazione o omologazione di apparecchiature destinate alla regolazione del traffico e all'accertamento delle violazioni, nonché gli oneri relativi a concessioni, autorizzazioni, licenze e permessi di competenza degli enti proprietari delle strade. Le relative risorse sono destinate al potenziamento delle dotazioni tecniche necessarie allo svolgimento dei servizi istituzionali, alle attività di vigilanza sul mercato dei veicoli e dei dispositivi connessi e alle attività di monitoraggio e conoscenza della rete stradale nazionale, con particolare riguardo all'aggiornamento dell'Archivio nazionale delle strade, alle funzioni del Centro di coordinamento delle informazioni sul traffico, sulla viabilità e sulla sicurezza stradale (CCISS) e dell'Osservatorio nazionale della sicurezza stradale e ai censimenti della circolazione.

Il comma 4 disciplina l'utilizzo dei proventi derivanti dalle maggiorazioni previste dall'articolo 230, comma 5, per il corrispettivo di vendita delle targhe e dei contrassegni, destinandoli alla competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il mantenimento e il potenziamento dei servizi di motorizzazione civile, delle relative strutture e infrastrutture, nonché la valorizzazione del personale impiegato nei medesimi servizi. La definizione dei criteri di riparto delle risorse è demandata a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Il comma 5 stabilisce che i proventi, derivanti dai contributi connessi al rilascio di una targa per i veicoli di interesse storico e collezionistico, di cui all'articolo 230, comma 8, concorrano al conseguimento degli obiettivi di finanza pubblica. La disposizione è finalizzata ad assicurare che le relative entrate contribuiscano agli equilibri complessivi della finanza statale.

Il comma 6 prevede che le entrate derivanti dalle attività di vigilanza sui centri autorizzati a svolgere le operazioni di revisione, di cui all'articolo 235, comma 13, confluiscano nell'apposito capitolo di pertinenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e siano destinate alle stesse finalità di valorizzazione del personale e di miglioramento dei servizi previste dal comma 1, rafforzando il collegamento tra attività di controllo e qualità dell'azione amministrativa.

Il comma 7 disciplina la destinazione ordinaria dei proventi spettanti allo Stato derivanti dall'applicazione delle sanzioni previste dal codice. Le risorse sono destinate, in misura prevalente, al finanziamento delle attività connesse all'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, agli studi, alle ricerche e alle iniziative di promozione della sicurezza della circolazione, anche attraverso il Centro di coordinamento delle informazioni sul traffico, sulla viabilità e sulla sicurezza stradale (CCISS). Una quota delle medesime risorse è inoltre destinata all'assistenza e previdenza del personale delle Forze di polizia, alle attività di ricerca sulla sicurezza dei veicoli e al sostegno delle iniziative di educazione stradale e dei corsi per il conseguimento dei titoli

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

abilitativi alla guida organizzati dalle istituzioni del sistema nazionale di istruzione.

Il comma 8 prevede che le risorse spettanti allo Stato ai sensi di quanto previsto dall'articolo 148, comma 1, derivanti dall'incremento determinato per le violazioni commesse in orario notturno ai sensi dell'articolo 123, comma 3, lettera d), sono finalizzate ad alimentare il Fondo contro l'incidentalità notturna, istituito dall'articolo 6-bis del decreto-legge n. 117 del 2007, al fine di sostenere le iniziative di prevenzione e contrasto dei fenomeni di incidentalità correlati alla circolazione nelle ore notturne.

Il comma 9, infine, conferma la predetta destinazione al Fondo contro l'incidentalità notturna di una quota pari al venti per cento dell'ammenda irrogata con sentenza di condanna per il reato di guida in stato di alterazione disciplinato dall'articolo 170.

L'**articolo 292**, rubricato «*Abrogazioni*», individua le disposizioni abrogate espressamente a decorrere dalla data di entrata in vigore del nuovo Codice della strada.

La previsione costituisce il necessario completamento dell'intervento di integrale revisione, riordino e aggiornamento della disciplina della circolazione stradale realizzato mediante il nuovo Codice. L'opera di codificazione, infatti, non si esaurisce nella sostituzione del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ma investe il complesso delle disposizioni legislative che, successivamente alla sua entrata in vigore, ne hanno modificato o integrato il contenuto ovvero hanno introdotto, mediante fonti esterne al Codice, discipline speciali o complementari riguardanti singoli settori della circolazione stradale.

La successione degli interventi normativi ha determinato, nel tempo, una rilevante stratificazione delle fonti, caratterizzata dalla compresenza di disposizioni codicistiche, norme modificative contenute in leggi e decreti-legge, discipline speciali collocate in provvedimenti settoriali e disposizioni di carattere procedurale o organizzativo collegate all'attuazione del previgente Codice. Il nuovo testo provvede a ricondurre tali previsioni entro un quadro normativo unitario, aggiornandone il contenuto, coordinandole sul piano sistematico e, ove necessario, adeguandole all'evoluzione della disciplina nazionale ed europea, delle tecnologie applicate alla mobilità e dell'organizzazione amministrativa.

L'intervento di riordino interessa altresì disposizioni legislative antecedenti al decreto legislativo n. 285 del 1992, le cui previsioni risultano ormai assorbite e sistematizzate nel nuovo assetto codicistico. In tale ambito rientrano, in particolare, gli articoli 17, 18, 19 e 21 e la tabella 3 della legge 1° dicembre 1986, n. 870, relativi alle operazioni di motorizzazione e ai connessi diritti ed oneri amministrativi. Tali disposizioni risultano superate dalla complessiva revisione della disciplina dei procedimenti amministrativi e delle attività di motorizzazione operata dal nuovo codice e dai relativi allegati, che ne recepiscono e aggiornano i contenuti in una prospettiva di maggiore organicità e semplificazione.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

L'intervento abrogativo riguarda, ovviamente, anche il previgente Codice della strada, la cui disciplina è integralmente sostituita da quella recata dal nuovo testo. L'abrogazione si estende alle disposizioni esterne che hanno introdotto discipline successivamente confluite nel Codice, nonché alle disposizioni che hanno modificato singoli articoli del decreto legislativo n. 285 del 1992 e che, a seguito della sostituzione dell'atto legislativo sul quale intervenivano, hanno esaurito la propria funzione novellatrice.

Le disposizioni oggetto di abrogazione interessano, in particolare, la disciplina dei titoli abilitativi alla guida recata dal decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, le cui disposizioni sono state riesaminate e ricollocate nel nuovo assetto codicistico. Nello stesso contesto si colloca l'abrogazione della legge 22 marzo 2001, n. 85, recante delega al Governo per la revisione del Codice della strada. Trattandosi di una fonte che ha esaurito i propri effetti con l'esercizio della delega legislativa e con l'adozione dei relativi decreti attuativi, la sua espressa abrogazione risponde a esigenze di semplificazione e di razionalizzazione del quadro normativo. In tale ambito rientrano, in particolare, il decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, recante disposizioni correttive e integrative del decreto legislativo n. 285 del 1992, nonché il Capo I della legge 20 luglio 2010, n. 120, che ha introdotto una complessiva revisione di numerosi istituti della disciplina della circolazione stradale. Tali disposizioni hanno natura prevalentemente novellatrice e hanno prodotto i propri effetti mediante l'inserimento, la sostituzione o l'abrogazione di disposizioni del decreto legislativo n. 285 del 1992. In quanto riferite a un testo normativo integralmente sostituito e in quanto la relativa disciplina è stata riesaminata, coordinata e ricollocata nel nuovo Codice, esse non sono destinate a conservare un'autonoma efficacia precettiva nell'ordinamento. La loro abrogazione espressa risponde, pertanto, a un'esigenza di chiarezza e di certezza del diritto, evitando che la mera permanenza formale delle disposizioni novellatrici possa determinare dubbi interpretativi circa la perdurante applicabilità delle modifiche da esse introdotte.

Un ulteriore ambito di intervento concerne la disciplina dei monopattini, ora contenuta in modo distonico nell'ambito di una legge di bilancio, che trova ingresso nel codice, sia sotto il profilo delle definizioni sia sotto il profilo della relativa disciplina.

La disposizione persegue, pertanto, una finalità di coordinamento formale e sostanziale dell'ordinamento. Sul piano formale, elimina le norme riferite al Codice previgente o prive di residua funzione normativa; sul piano sostanziale, previene sovrapposizioni, antinomie e duplicazioni tra la nuova disciplina e quella contenuta nelle fonti anteriori. Viene così assicurata la piena operatività del nuovo Codice quale sede normativa unitaria e sistematica della disciplina della circolazione stradale, ferma restando l'applicazione delle disposizioni transitorie e di coordinamento per i procedimenti in corso, gli atti adottati e gli effetti già prodotti sotto la vigenza della disciplina anteriore.

L'**articolo 293**, rubricato «*Aggiornamenti*», precisa che le modifiche al codice devono intervenire in modo puntuale sulle disposizioni in esso

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

contenute, precisando nel contempo, che i riferimenti normativi al previgente codice, ovunque ricorrano, sono da intendersi riferiti al nuovo codice.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001725/TN

RELAZIONE TECNICA

Lo schema di decreto legislativo è adottato in attuazione dell'articolo 35 della legge 25 novembre 2024, n. 177, che ha delegato il Governo alla revisione e al riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale.

L'intervento normativo è volto principalmente alla razionalizzazione, semplificazione e sistematizzazione della disciplina vigente mediante il riordino delle disposizioni esistenti, la loro riorganizzazione in un testo organico e l'aggiornamento delle procedure amministrative e tecniche connesse alla circolazione stradale.

Il provvedimento non comporta l'istituzione di nuovi organismi, non prevede incrementi di organico, né l'attribuzione di nuovi trattamenti economici a carico della finanza pubblica.

Le funzioni amministrative, tecniche, ispettive e di controllo previste dallo schema risultano riconducibili alle competenze già esercitate dalle amministrazioni interessate nell'ambito della legislazione vigente.

Pertanto, l'intero provvedimento è attuato nel rispetto del principio di invarianza finanziaria e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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

CAPO I - DEI PRINCIPI GENERALI E DEGLI STRUMENTI TRASVERSALI

Il Capo I, di nuova introduzione, reca i principi generali e gli strumenti trasversali posti a fondamento della disciplina della circolazione stradale, con particolare riferimento all'ambito di applicazione del codice, ai principi di libera circolazione, precauzione, responsabilità, adeguatezza delle condotte, solidarietà sociale, sostenibilità e neutralità tecnologica, nonché alla cultura della sicurezza stradale, alla pianificazione e alle banche dati di settore. Le disposizioni hanno carattere ricognitivo e programmatico e non introducono nuovi organismi, nuove strutture o ulteriori obblighi di spesa. Alla relativa attuazione si provvede con le risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articoli da 1 a 8 ***Ambito di applicazione e definizioni; principio di libera circolazione; principio di precauzione; principio di responsabilità; principio di adeguatezza delle condotte; principio di solidarietà sociale; principi di sostenibilità e neutralità tecnologica; cultura della sicurezza stradale.*** Gli articoli recano i principi generali della disciplina della circolazione stradale di nuova introduzione. Tali principi hanno natura ricognitiva e programmatica. Non introducono nuovi procedimenti, strutture o funzioni ulteriori rispetto a quelle già previste dalla legislazione vigente e pertanto non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

L'articolo 1 rinvia **all'Allegato I.1**, che raccoglie e sistematizza, ai fini dell'applicazione del codice, le definizioni relative ai titoli abilitativi alla guida, alla classificazione, all'omologazione, all'uso, alla destinazione, all'immatricolazione e alla cessazione dalla circolazione dei veicoli, alle strade e al traffico, alla pubblicità e all'applicazione delle norme di comportamento, nonché le ulteriori definizioni di carattere generale. L'Allegato ha natura definitoria, ricognitiva e di coordinamento ordinamentale e pertanto, non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 9 ***Sull'educazione alla sicurezza stradale.*** L'articolo disciplina i progetti educativi e formativi in materia di sicurezza stradale da realizzare presso le istituzioni scolastiche, mediante forme di collaborazione tra il Ministero dell'istruzione e del merito, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le altre amministrazioni individuate dal Titolo I, Capo II, sentita la Conferenza Stato-

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

città ed autonomie locali e anche in collaborazione con l'Automobile Club d'Italia. La previsione si colloca in linea di continuità con l'assetto già vigente nell'ordinamento, atteso che l'articolo 230 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, già contempla l'educazione stradale quale ambito di intervento formativo nelle scuole, individuando finalità, contenuti e modalità di collaborazione tra le amministrazioni interessate. La norma, pertanto, assume carattere prevalentemente ricognitivo e di coordinamento sistematico nell'ambito del nuovo codice della strada, senza introdurre obblighi ulteriori suscettibili di determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

In particolare, gli eventuali oneri connessi allo svolgimento delle attività formative ed educative sono posti a carico delle istituzioni scolastiche, le quali vi provvedono nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente nonché attraverso le risorse derivanti dai proventi a tal fine destinati dall'articolo 291, comma 7. La disposizione non prevede l'istituzione di nuovi organismi, strutture o procedure amministrative onerose, né introduce obblighi di spesa ulteriori rispetto a quelli già sostenibili nell'ambito della programmazione ordinaria delle attività scolastiche e amministrative.

Quanto alla possibilità per le istituzioni scolastiche di stipulare apposite convenzioni finalizzate alla destinazione di parte dei proventi derivanti dalla riscossione delle sanzioni amministrative alle attività formative ed educative, si evidenzia che tale previsione configura una mera facoltà e non un obbligo giuridico. In particolare, resta ferma la facoltà delle istituzioni scolastiche di stipulare apposite convenzioni con gli enti di cui all'articolo 148 per disciplinare lo svolgimento in collaborazione delle predette attività formative ed educative nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Tale facoltà costituisce una modalità ulteriore di finanziamento rispetto agli ordinari stanziamenti di bilancio e alle risorse derivanti dai proventi destinati ai sensi dell'articolo 291, comma 7. Alla luce delle modalità di finanziamento espressamente individuate dalla disposizione e della clausola di invarianza finanziaria prevista con riferimento alle convenzioni con gli enti di cui all'articolo 148, l'attuazione dell'articolo non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 10 ***Sul metodo della pianificazione.*** La disposizione disciplina gli strumenti di pianificazione della sicurezza stradale e della mobilità, riconducibili a funzioni già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, alle regioni e agli enti locali. L'aggiornamento dei piani, la raccolta e trasmissione dei dati e l'eventuale utilizzo di sistemi tecnologici rientrano nelle attività ordinarie degli enti competenti e non comportano obblighi di spesa a carico dello Stato. Alla relativa attuazione si provvede pertanto nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. In particolare, le disposizioni di cui ai commi 3 e 6, relative, rispettivamente, all'adozione del piano urbano del traffico (PUT) e del piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS), non introducono nuovi adempimenti o strumenti di programmazione ma si limitano a "riportare a sistema" quelli già esistenti e a chiarire i rapporti tra i due strumenti di pianificazione a disposizione degli enti locali.

Articolo 11 ***Sulle banche dati per le strade, i veicoli e i conducenti.*** L'articolo riordina gli archivi e le banche dati relativi a strade, veicoli e conducenti già esistenti presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e le amministrazioni competenti. Le attività di raccolta, aggiornamento, interoperabilità e consultazione sono svolte mediante strutture, piattaforme e personale disponibili a legislazione vigente. Gli eventuali servizi non disponibili tramite la Piattaforma Digitale Nazionale Dati (PDND) sono resi mediante convenzioni onerose e gli oneri relativi ai dispositivi di monitoraggio restano a carico degli enti proprietari. La disposizione si innesta su infrastrutture informative già operative e non richiede la costituzione di nuovi sistemi autonomi o l'acquisizione di ulteriori risorse, sicché non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Articolo 12 ***Registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto.*** La disposizione conferma l'operatività presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del Registro delle agenzie telematiche, nell'ambito delle competenze già esercitate in materia di vigilanza sulle imprese di consulenza automobilistica. Il comma 4 reca una specifica clausola di neutralità finanziaria, prevedendo che alla gestione del Registro si provvede mediante le risorse disponibili a legislazione vigente. Ne consegue che la disposizione non comporta l'istituzione di nuove strutture, né l'acquisizione di ulteriori dotazioni umane, strumentali o finanziarie.

Articolo 13 ***Norme di rinvio.*** L'articolo opera un rinvio, in relazione agli aspetti non espressamente disciplinati dal codice, alle disposizioni generali della legge n. 689 del 1981 in materia di sanzioni amministrative e della legge n. 241 del 1990 in materia di procedimento amministrativo. Prevede, inoltre, che, ai fini del recepimento delle direttive dell'Unione europea nelle materie disciplinate dal codice, trovi applicazione l'articolo 35, comma 3, della legge 24 dicembre 2012, n. 234. Il comma 2, inoltre, riproduce la disposizione di cui all'articolo 229 del codice vigente che espressamente autorizza il recepimento delle direttive comunitarie, nelle materie disciplinate dal presente codice, con decreti dei Ministri della Repubblica, secondo le competenze loro attribuite. Ciò in quanto la materia a contenuto prevalentemente tecnico, quale ad esempio quella relativa all'omologazione, è oggetto di disciplina unionale armonizzata e, quindi, può essere demandata a decreti del Ministro competente per materia. Parimenti si pone la medesima esigenza per l'attuazione di accordi, quale ad esempio l'ADR, nonché per le norme relative alla segnaletica. In tal modo si consente il necessario aggiornamento della disciplina tecnica in relazione all'evoluzione della normativa sovranazionale e degli obblighi internazionali**.** Trattandosi di disposizione di mero coordinamento normativo, priva di effetti organizzativi o procedimentali ulteriori rispetto alla disciplina richiamata, la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

CAPO II - DELLE COMPETENZE.

Il Capo II individua e razionalizza le competenze dei soggetti pubblici coinvolti nella regolazione della circolazione stradale, confermando attribuzioni già previste dall'ordinamento vigente e attuate mediante le strutture amministrative esistenti.

Articolo 14 ***Del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*** L'articolo, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, individua e coordina le attribuzioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in materia di organizzazione e regolamentazione della circolazione stradale, segnaletica, pianificazione del traffico, sicurezza stradale, disciplina dei limiti di velocità, prescrizioni tecniche relative alla costruzione e alla gestione delle strade, nonché ulteriori funzioni di indirizzo, vigilanza e intervento sostitutivo nei confronti degli enti proprietari delle strade e dei soggetti competenti. Le previsioni contenute nel comma 1 si pongono, in larga parte, in continuità con l'assetto già vigente nel codice della strada e nella normativa di settore, provvedendo alla razionalizzazione e al coordinamento sistematico delle competenze ministeriali nell'ambito del nuovo codice, senza introdurre nuovi apparati amministrativi né ulteriori obblighi di spesa.

L'elemento innovativo rispetto al quadro vigente è rappresentato dal comma 2, che disciplina una procedura di rafforzamento del controllo documentale sui veicoli non coperti dall'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione. Tale procedura si fonda sull'utilizzo delle banche dati centralizzate già disponibili e si affianca agli ordinari controlli su strada, consentendo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di svolgere, con cadenza mensile, le verifiche previste dall'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. La previsione è volta a rafforzare l'efficacia dell'azione di contrasto alla circolazione dei veicoli privi di copertura assicurativa, attraverso un meccanismo preventivo di individuazione delle relative posizioni, comunicazione agli interessati e successiva regolarizzazione, nel rispetto delle garanzie procedimentali e della disciplina in materia di notificazione degli atti.

La disciplina non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, in quanto le attività previste sono riconducibili alle competenze istituzionali già intestate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sono svolte mediante l'utilizzo delle infrastrutture informative e delle banche dati già esistenti, nonché con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. La procedura non comporta l'istituzione di nuovi uffici, organismi o strutture, né richiede l'acquisizione di ulteriori dotazioni strumentali. Gli eventuali adempimenti conseguenti ai controlli su strada restano affidati agli ordinari organi accertatori nell'ambito delle attribuzioni già previste dall'ordinamento. Conseguentemente, la disposizione presenta carattere procedimentale e non comporta effetti finanziari negativi per la finanza pubblica.

Articolo 15 ***Delle specifiche competenze tecniche degli uffici della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.*** L'articolo disciplina le competenze tecniche degli uffici della motorizzazione civile in materia di veicoli, titoli abilitativi e controlli specialistici in continuità con l'assetto già vigente nel codice della strada e nella normativa di settore. Le operazioni richieste dagli utenti, anche presso sedi esterne o in regime d'urgenza, sono poste a carico dei richiedenti e finanziate mediante versamento all'entrata e successiva riassegnazione ai pertinenti capitoli ministeriali. Il sistema opera, pertanto, in regime di autofinanziamento e non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo rinvia, inoltre, all'Allegato I.2, che riproduce e sistematizza il contenuto della legge 1° dicembre 1986, n. 870. Gli importi dovuti per le operazioni tecnico-amministrative di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e per le connesse attività di controllo, ispezione e vigilanza, nonché i compensi e i rimborsi spettanti al personale impiegato nelle relative operazioni saranno determinati con il regolamento di cui all'articolo 289. L'Allegato ha, pertanto, natura ricognitiva e di coordinamento.

Articolo 16 ***Del Ministero dell'interno.*** L'articolo, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina le funzioni di coordinamento dei servizi di polizia stradale attribuite al Ministero dell'interno, nonché il ruolo del Servizio Polizia Stradale del Dipartimento della pubblica sicurezza, dei Prefetti e delle articolazioni territoriali della Polizia Stradale nell'attuazione delle direttive operative. L'intervento normativo si pone in larga parte in continuità con funzioni già esercitate dall'Amministrazione dell'interno nell'ambito dell'ordinamento vigente e mediante strutture, uffici e apparati organizzativi già esistenti, provvedendo tuttavia a ricondurre in modo organico nel nuovo codice della strada previsioni e funzioni oggi disciplinate anche in fonti di rango secondario o in atti amministrativi di organizzazione. La disposizione disciplina, inoltre, specifiche procedure per la gestione dei veicoli giacenti da oltre sei mesi a seguito dell'applicazione di misure di sequestro amministrativo e di ulteriori provvedimenti amministrativi.

In particolare, rispetto al vigente assetto normativo, la disposizione provvede, anzitutto, a riportare nel codice la previsione relativa alle funzioni di coordinamento dei servizi di polizia stradale, attualmente contenuta, in modo non pienamente coerente con il sistema delle fonti, nell'articolo 22 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada. Tale scelta risponde all'esigenza di collocare nel testo legislativo primario la disciplina delle funzioni amministrative fondamentali e dei relativi poteri di indirizzo e coordinamento, assicurando maggiore certezza del quadro regolatorio.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

La norma chiarisce inoltre che le direttive impartite dal Ministero dell'interno ai fini del coordinamento dei servizi di polizia stradale hanno natura vincolante nei confronti degli organi di polizia stradale e degli ausiliari individuati dal codice, rafforzando l'effettività del potere di coordinamento centrale. È altresì precisato che l'esecuzione delle direttive compete, a livello territoriale, ai Prefetti, i quali operano quali autorità di raccordo istituzionale e possono avvalersi, ove necessario, della conferenza provinciale permanente di cui all'articolo 11 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300. Per l'espletamento dei servizi di polizia stradale e per le attività di consulenza tecnica, il Ministero dell'interno e i Prefetti si avvalgono, in via principale, dei Compartimenti della Polizia Stradale e degli uffici territoriali che operano alle loro dipendenze. Tali previsioni hanno natura organizzativa, in quanto esplicitano e coordinano competenze riconducibili all'Amministrazione dell'interno e alla rete prefettizia.

Ulteriore elemento di novità è costituito dalla disciplina della raccolta, con cadenza trimestrale e per via telematica, dei dati relativi ai sinistri stradali rilevati dagli organi e dagli ausiliari di polizia stradale che avviene mediante flussi informativi e sistemi telematici già in uso presso le amministrazioni competenti. La previsione è funzionale all'esercizio dei compiti di coordinamento e all'adozione delle direttive ministeriali, consentendo una base informativa uniforme e aggiornata sull'incidentalità. La mancata comunicazione dei dati è espressamente valorizzata quale elemento di valutazione della responsabilità dirigenziale, anche ai fini della corresponsione della retribuzione di risultato e del trattamento accessorio collegato alla performance individuale, in coerenza con i criteri già previsti dall'articolo 14, comma 1-quater, del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33.

La disposizione provvede, inoltre, a legittimare espressamente all'interno del codice le funzioni del Centro di coordinamento nazionale denominato "Viabilità Italia", istituito presso il Ministero dell'interno, Dipartimento della pubblica sicurezza, Servizio Polizia Stradale. L'inserimento nel codice consente di conferire copertura sistematica alle funzioni di coordinamento esercitate in situazioni di crisi o emergenze legate alla viabilità stradale e autostradale, comprese quelle suscettibili di incidere sul regolare andamento dei servizi e della mobilità generale, nonché di attribuire alle relative direttive carattere immediatamente esecutivo e vincolante nei confronti degli enti proprietari e concessionari delle strade, degli organi di polizia stradale e degli ausiliari. La disposizione prevede altresì che, quando sia necessario limitare o sospendere la circolazione per motivi di ordine e sicurezza pubblica, il Ministero dell'interno adotti le direttive funzionali all'emanazione dei provvedimenti di cui all'articolo 22.

I commi 7 e 8 disciplinano, inoltre, la gestione dei veicoli giacenti da oltre sei mesi. In particolare, il comma 7 prevede che il Prefetto predisponga, con cadenza semestrale, l'elenco dei veicoli giacenti presso i soggetti individuati dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 a seguito dell'applicazione di misure di sequestro amministrativo. L'elenco è pubblicato sul sito istituzionale della Prefettura-Ufficio territoriale del Governo competente e reca l'avviso ai proprietari e agli altri soggetti obbligati in solido circa la facoltà di assumere la custodia del veicolo entro trenta giorni, previo pagamento della sanzione eventualmente dovuta e delle somme spettanti al custode acquirente, con contestuale estinzione del debito maturato nei confronti dello Stato. Decorso inutilmente tale termine, la Prefettura provvede al trasferimento della proprietà del veicolo al custode acquirente, che procede alla sua alienazione ovvero, in caso di grave danneggiamento o deterioramento, alla rottamazione. Le modalità attuative sono demandate a un decreto del Ministero dell'interno, sentita l'Agenzia del Demanio.

Il comma 8 estende tale disciplina ai veicoli giacenti da oltre sei mesi presso le depositerie di cui all'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1982, n. 571, in conseguenza di misure di sequestro, nonché di provvedimenti amministrativi di confisca non ancora definitivi, di

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

rimozione e di dissequestro. Il Prefetto ne dispone il censimento con cadenza semestrale, sentiti gli organi accertatori per quanto di competenza. Nei trenta giorni successivi alla pubblicazione dell'elenco, il proprietario o uno dei soggetti obbligati in solido può assumere la custodia del veicolo, provvedendo alla liquidazione delle somme dovute alla depositeria. In caso di mancata assunzione della custodia, i veicoli oggetto di sequestro e dissequestro sono considerati abbandonati e quelli oggetto di confisca non ancora definitiva definitivamente confiscati. In quest'ultima ipotesi, la confisca è comunicata al pubblico registro automobilistico.

Decorso inutilmente il termine previsto, la Prefettura informa l'Agenzia del Demanio, alla quale è affidata la gestione dei veicoli, anche ai soli fini della rottamazione nei casi di grave danneggiamento o deterioramento, secondo le procedure vigenti. A decorrere dalla ricezione della predetta informativa compete alla medesima Agenzia la liquidazione delle relative spese. Le somme ricavate dall'alienazione sono depositate, sino alla definizione del procedimento nell'ambito del quale è stato disposto il sequestro, in un autonomo conto infruttifero presso la tesoreria dello Stato; in caso di confisca, quest'ultima ha ad oggetto la somma depositata, mentre negli altri casi la somma è restituita all'avente diritto.

Sotto il profilo finanziario, la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le attività di coordinamento, indirizzo, raccolta dati, supporto tecnico-operativo e gestione delle emergenze viarie sono svolte dal Ministero dell'interno, dai Prefetti, dal Servizio Polizia Stradale, dai Compartimenti e dagli uffici territoriali competenti nell'ambito delle rispettive competenze istituzionali e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. La raccolta telematica dei dati dell'incidentalità avviene mediante modalità organizzative e informative ordinarie, senza necessità di istituire nuove banche dati, strutture o procedure onerose. Parimenti, la previsione relativa a Viabilità Italia non istituisce un nuovo organismo, ma codifica funzioni già attribuite e svolte sulla base della disciplina vigente. Quanto alle procedure previste dai commi 7 e 8, gli adempimenti relativi al censimento dei veicoli, alla predisposizione e pubblicazione degli elenchi e alla gestione delle relative procedure sono attribuiti alle Prefetture, all'Agenzia del Demanio e agli altri soggetti già competenti secondo la disciplina richiamata dalla disposizione. Il sistema contempla, inoltre, il pagamento da parte dei soggetti interessati delle somme dovute per la custodia e disciplina espressamente la destinazione delle somme ricavate dall'alienazione dei veicoli mediante deposito presso la tesoreria dello Stato. La disciplina è pertanto volta anche alla definizione delle giacenze e dei relativi rapporti economici, secondo le procedure stabilite dalla disposizione e dalla normativa da essa richiamata. Ne consegue che la disposizione ha carattere organizzativo e di coordinamento e non comporta effetti finanziari negativi per la finanza pubblica.

Articolo 17 ***Delle Regioni.*** La disposizione, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina le competenze regionali e delle Province autonome in materia di limitazioni della circolazione, misure ambientali e competizioni sportive su strada. Gli adempimenti rientrano nelle funzioni programmatorie e autorizzatorie già esercitate dagli enti territoriali, senza trasferimenti statali né istituzione di nuovi organi. Alla relativa attuazione provvedono pertanto le Regioni e le Province autonome nell'ambito della propria autonomia organizzativa e finanziaria e delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 18 ***Dei Comuni.*** L'articolo disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le competenze dei Comuni e delle Città metropolitane in materia di centri abitati, aree pedonali, ZTL, zone scolastiche, parcheggi, segnaletica e competizioni sportive. Tali attività costituiscono espressione delle ordinarie competenze amministrative e di polizia locale e sono esercitate nell'ambito della rispettiva autonomia organizzativa e finanziaria, senza previsione di trasferimenti statali o di obblighi di spesa aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Articolo 19 ***Degli enti proprietari o gestori delle strade.*** L'articolo riordina le competenze degli enti proprietari o gestori delle infrastrutture stradali in materia di manutenzione, catasto, segnaletica, controlli tecnici, rilevazioni del traffico e autorizzazioni. Le attività sono già poste a carico degli enti competenti; restano altresì a carico dei soggetti interessati gli oneri per sottoservizi, interventi sostitutivi e segnaletica privata. In particolare, l'attività di rimozione svolta dal Comune dei rifiuti anche pericolosi, in coordinamento con gli enti proprietari e gestori della strada, risulta già prevista dall'articolo 192 del decreto legislativo n. 152 del 2006. La disposizione si limita, quindi, a ricomporre e coordinare attribuzioni già previste dall'ordinamento e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 20 ***Degli altri soggetti preposti alla regolamentazione della circolazione.*** La disposizione individua le competenze di Prefetti, autorità aeroportuali e portuali e ulteriori autorità preposte alla regolazione della circolazione in continuità con quanto previsto a legislazione vigente. La norma ha carattere organizzativo e ricognitivo e non introduce nuove funzioni operative, nuovi organismi o nuovi o maggiori incrementi di spesa; le relative attività sono pertanto svolte dalle autorità competenti nell'ambito delle attribuzioni e delle risorse già disponibili.

CAPO III - DELLA REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE.

Il Capo III disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, gli strumenti e i procedimenti di regolazione della circolazione stradale, confermando competenze già attribuite a Comuni, Prefetture, enti proprietari o gestori delle strade e altre amministrazioni pubbliche. Le relative attività sono svolte con le risorse disponibili a legislazione vigente e non comportano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 21 ***Delimitazione del centro abitato.*** La disposizione disciplina, in linea di continuità con l'articolo 5 del regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada e con l'articolo 4 del medesimo codice, criteri, effetti e modalità di delimitazione dei centri abitati ai fini della ripartizione delle competenze sulla circolazione e sulla gestione delle infrastrutture. Gli adempimenti relativi a deliberazioni, pubblicazione e cartografia rientrano nelle ordinarie funzioni di Comuni ed enti proprietari delle strade e non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 22 ***Dei provvedimenti per la regolamentazione della circolazione.*** La disposizione regola forma, efficacia e pubblicità dei provvedimenti di regolazione della circolazione in linea di continuità con l'assetto normativo vigente. Trattandosi di disciplina procedimentale, riferita ad attività già svolte dagli uffici competenti non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 23 ***Regolamentazione della circolazione fuori dai centri abitati.*** La disposizione disciplina, in linea di continuità con l'articolo 5 del regolamento attuativo del codice della strada e articoli 5, 6, 7 e 35 del medesimo codice, i poteri del Prefetto e degli enti proprietari o gestori delle strade in materia di sospensione, limitazione e regolazione della circolazione fuori dai centri abitati, incluse corsie riservate, pneumatici invernali e zone a traffico limitato territoriali. L'eventuale impiego di sistemi di controllo degli accessi, dispositivi telematici, segnaletica o ulteriori strumenti tecnologici resta rimesso agli enti competenti nell'ambito delle risorse disponibili e non configura obblighi di acquisizione o finanziamento statale. La disposizione è pertanto attuata nell'ambito delle competenze e delle risorse già disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Articolo 24 ***Regolamentazione della circolazione nei centri abitati.*** L'articolo, in linea di continuità con l'articolo 7 del codice della strada e con l'articolo 6 del medesimo codice, attribuisce ai Comuni la regolazione della circolazione nei centri abitati, incluse corsie ciclabili, ZTL, zone scolastiche, sistemi di accesso e tariffazione. Le misure hanno carattere facoltativo e rientrano nell'autonomia programmatoria e finanziaria degli enti territoriali; eventuali infrastrutture, segnaletica o sistemi tecnologici sono realizzati con risorse proprie, senza obblighi di finanziamento statale. Ne consegue che la disposizione non determina effetti finanziari negativi a carico della finanza pubblica.

Articolo 25 ***Regolamentazione della sosta e dei parcheggi.*** La disposizione riordina la disciplina della sosta, della fermata e dei parcheggi, razionalizzando i poteri attribuiti ai soggetti competenti in materia di divieti, limitazioni, aree di sosta, parcheggi a pagamento, stalli riservati, aree per veicoli elettrici, autocaravan e monopattini, nonché sistemi di controllo della durata della sosta.

La disciplina si pone in linea di continuità con l'assetto vigente e riguarda attività già riconducibili alle competenze ordinarie degli enti proprietari o gestori delle strade e dei Comuni, nell'ambito delle rispettive funzioni di regolazione della circolazione, organizzazione della sosta, gestione della segnaletica e tutela della sicurezza urbana e stradale. Gli eventuali interventi infrastrutturali, organizzativi o tecnologici connessi all'istituzione, alla regolazione o alla gestione delle aree di sosta restano a carico degli enti competenti e sono realizzati nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza obblighi di finanziamento statale.

Quanto ai parcheggi e alle aree di sosta a pagamento, la disposizione conferma che i relativi proventi, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono vincolati alle finalità indicate dalla norma, e cioè all'installazione, costruzione, gestione e miglioramento dei parcheggi, al finanziamento del trasporto pubblico locale e al miglioramento della mobilità urbana, con particolare riguardo alle persone con disabilità, anche mediante interventi finalizzati all'accessibilità urbana, alla realizzazione, manutenzione e sviluppo tecnologico degli stalli riservati, nonché alla copertura delle spese di accertamento delle relative violazioni.

La disposizione, pertanto, non introduce nuove autorizzazioni di spesa né obblighi di trasferimento a carico dello Stato, ma si limita a riprodurre competenze, strumenti regolatori e vincoli di destinazione di entrate già riferibili agli enti titolari delle funzioni di gestione della strada e della sosta. Ne consegue che dall'attuazione dell'articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

CAPO IV - DEI SERVIZI DI POLIZIA STRADALE E DELLE ATTIVITÀ AUSILIARIE.

Il Capo IV riordina la disciplina dei servizi di polizia stradale, delle attività ausiliarie e dei compiti funzionali all'accertamento delle violazioni e dei sinistri in linea di continuità con l'assetto normativo vigente. Le disposizioni hanno carattere ricognitivo e sono attuate dalle amministrazioni competenti con le risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 26 ***Servizi di polizia stradale e coordinamento dei servizi.*** L'articolo individua, in linea con gli articoli 11 e 12 del codice della strada, i servizi di polizia stradale e ne disciplina il coordinamento, confermando funzioni già attribuite al Ministero dell'interno, agli organi di polizia e agli altri soggetti competenti.

L'eventuale impiego di ausiliari previsto come facoltà al comma 4 è stato inserito in attuazione del criterio di delega riguardante il potenziamento delle attività degli ausiliari ed è finalizzato alla razionalizzazione delle attività operative. Tale previsione non comporta nuove strutture o assunzioni

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

e opera nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente, pertanto, dall'attuazione dell'articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 27 ***Organi di polizia stradale.*** L'articolo individua, in linea con il vigente articolo 12 del codice della strada, gli organi e i soggetti competenti allo svolgimento dei servizi di polizia stradale, disciplinandone l'ambito di operatività, i limiti territoriali e funzionali, nonché le condizioni per l'esercizio delle relative attribuzioni. Esso si inserisce nel processo di riordino e riscrittura del codice della strada e riproduce, con gli opportuni adeguamenti di coordinamento sistematico, una disciplina in larga parte già presente nell'ordinamento vigente. La norma ha pertanto carattere prevalentemente ricognitivo, fermo restando l'inserimento di alcune precisazioni e integrazioni finalizzate a rendere più coerente ed effettivo l'esercizio delle funzioni di polizia stradale da parte dei soggetti già operanti nei rispettivi ambiti istituzionali.

Tra gli elementi innovativi rispetto al testo vigente assume rilievo la previsione della competenza generale del personale dell'Ispettorato del lavoro, in luogo della più circoscritta attribuzione già prevista dal decreto legislativo 4 agosto 2008, n. 144, con riferimento ai controlli in materia di legislazione sociale dei conducenti professionali. La scelta è motivata dall'esigenza di assicurare la piena funzionalità dell'attività ispettiva svolta da tale personale, il quale, nell'espletamento dei compiti istituzionali connessi ai controlli sui veicoli e sui conducenti professionali, deve poter esercitare i necessari poteri di polizia stradale strumentali all'accertamento, ivi compresa, a titolo esemplificativo, la facoltà di intimare l'alt ai veicoli in circolazione. La previsione non attribuisce una nuova funzione amministrativa in senso sostanziale, ma consente l'esercizio coerente ed efficace di compiti ispettivi già previsti dall'ordinamento.

Ulteriore profilo di parziale novità è rappresentato dalla specifica attribuzione di competenze al personale degli uffici competenti in materia di viabilità delle società di gestione delle autostrade e delle altre strade in concessione, limitatamente alle violazioni commesse e ai fatti verificatisi sulle infrastrutture di relativa competenza. Tale previsione è volta a garantire a detto personale l'esercizio delle funzioni proprie, in modo coerente con quanto già previsto per l'ANAS, le Regioni, le province e i comuni, assicurando uniformità di disciplina tra i diversi soggetti incaricati della gestione e vigilanza sulle infrastrutture stradali. La disposizione si pone, inoltre, in continuità con l'evoluzione normativa più recente, atteso che la legge 25 novembre 2024, n. 177, con riferimento alla cosiddetta disciplina della "*safety car*", ha già previsto la possibilità di attribuire funzioni di regolazione del traffico a soggetti appositamente abilitati.

Sotto il profilo finanziario, le integrazioni introdotte non determinano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. Le attività richiamate rientrano nelle competenze istituzionali e nei compiti ordinariamente svolti dai soggetti interessati, nei limiti dell'effettivo servizio, del territorio di competenza e delle attribuzioni proprie dell'ente o dell'amministrazione di appartenenza. L'eventuale qualificazione del personale di cui al comma 3 avviene secondo modalità organizzative definite con provvedimento amministrativo e nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente. Parimenti, l'attribuzione di competenze al personale delle società concessionarie opera entro il perimetro delle funzioni già connesse alla gestione e vigilanza delle infrastrutture affidate, senza comportare oneri a carico della finanza pubblica. Ne consegue che la disposizione ha natura ricognitiva e di coordinamento e non comporta effetti finanziari negativi per la finanza pubblica.

Articolo 28 ***Ausiliari di polizia stradale.*** La disposizione disciplina, in linea con le previsioni del vigente codice della strada (articoli 9, 12 e 12-bis), la figura degli ausiliari di polizia stradale, individuando i soggetti cui possono essere affidati compiti ausiliari di regolazione, scorta tecnica, accertamento e rilevazione dei sinistri. Le attività sono svolte da personale già operante presso

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

amministrazioni, imprese, concessionari, associazioni o soggetti autorizzati; gli oneri di formazione, abilitazione e svolgimento dei servizi restano a carico dei soggetti interessati ove previsto. Non sono istituiti nuovi ruoli, né previste nuove assunzioni. Dalle disposizioni in esame, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Si segnala, in particolare, la previsione contenuta al comma 4, la quale dispone che al personale abilitato possa essere affidata l'attività di rilevazione dei sinistri stradali sulle strade diverse dalle autostrade e dalle strade extra urbane principali, quando, nell'immediatezza dell'evento, risultano solo danni a cose o infrastrutture e non sono, comunque, denunciate lesioni personali. Tale attribuzione consentirà di favorire un più efficiente impiego di risorse umane e strumentali già disponibili, per lo Stato e per gli Enti locali, derivante dal disimpegno delle risorse umane e strumentali oggi impiegate per rilevare gli incidenti con solo danni a cose, che hanno una rilevanza esclusivamente privatistica e i cui oneri sono posti a carico degli utenti coinvolti nel sinistro che ne hanno fatto richiesta.

Articolo 29 ***Funzioni e compiti strumentali all'esecuzione dei servizi di polizia stradale in generale.*** L'articolo disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, i poteri funzionali allo svolgimento dei servizi di polizia stradale, tra cui controlli documentali, ispezioni, rilievi, verifiche tecniche, pesature, accesso alle banche dati e rimozione dei veicoli.

Come elemento di novità si segnala che al comma 3 è prevista una riformulazione del vigente articolo 402, comma 9, del regolamento del codice della strada finalizzata a chiarire che l'accesso all'Archivio Nazionale dei Veicoli e all'Anagrafe Nazionale degli abilitati alla guida sarà a titolo gratuito non solo per il Ministero dell'interno (come attualmente previsto) ma anche per tutte le altre amministrazioni che adesso provvedono al pagamento di un corrispettivo. L'accesso gratuito è connesso alla digitalizzazione dei documenti di guida e di circolazione, alla verifica della validità dei relativi documenti, nonché al regime di applicazione delle sanzioni amministrative accessorie che sono state semplificate con annotazione negli archivi in argomento.

Le attività rientrano nei compiti ordinari degli organi competenti; le spese di accertamento, pesatura, verifica e ripristino sono poste, ove previsto, a carico dei soggetti interessati. La disposizione è quindi attuata attraverso funzioni, procedure e risorse già disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 30 ***Funzioni e compiti relativi ai servizi di regolazione del traffico e di scorta.*** La disposizione disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le attività di regolazione del traffico, scorta e tutela della strada, incluso l'eventuale impiego di veicoli e dispositivi supplementari. La definizione delle caratteristiche tecniche mediante decreto ha natura tecnico-regolatoria. L'utilizzo di mezzi e attrezzature resta rimesso alle amministrazioni e ai soggetti competenti nell'ambito delle risorse disponibili. Alla relativa attuazione si provvede pertanto nell'ambito delle dotazioni già in uso e delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 31 ***Funzioni e compiti relativi al rilievo di sinistri stradali.*** L'articolo disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le attività di rilevazione dei sinistri stradali, riconducibili ai compiti ordinari degli organi di polizia stradale. Le spese di rimozione e trasporto dei veicoli coinvolti restano a carico degli interessati. Gli adempimenti previsti sono pertanto svolti nell'ambito delle competenze già attribuite agli organi competenti e non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 32 ***Funzioni e compiti relativi all'accertamento delle condizioni psico-fisiche dei conducenti.*** L'articolo disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, gli

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

accertamenti alcolemici e tossicologici sui conducenti, confermando procedure già previste e svolte dagli organi di polizia e dalle strutture sanitarie pubbliche o accreditate competenti. Le relative attività sono effettuate con dotazioni e risorse disponibili a legislazione vigente; le spese di recupero e trasporto dei veicoli restano a carico degli interessati. La disposizione non richiede l'istituzione di nuovi servizi, strutture o procedure onerose e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 33 ***Attività di segnalazione dei pericoli.*** La disposizione, di nuova introduzione, disciplina la segnalazione delle situazioni di pericolo da parte degli organi di polizia stradale, degli ausiliari e dei soggetti operanti presso gli enti proprietari o gestori delle strade. Tali attività sono accessorie all'ordinaria gestione della sicurezza della circolazione e sono svolte con le risorse disponibili a legislazione vigente. La norma si inserisce dunque nell'ambito delle funzioni già esercitate dai soggetti competenti e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

CAPO V - DEROGHE.

Il Capo V disciplina regimi derogatori applicabili a veicoli e conducenti impiegati per finalità istituzionali, di sicurezza pubblica, difesa, soccorso, protezione civile e funzioni diplomatiche. Le disposizioni hanno carattere ricognitivo e di coordinamento della disciplina vigente e sono attuate dalle amministrazioni interessate nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 34 ***Veicoli e conducenti delle Forze armate, di polizia, di protezione civile, di soccorso e antincendio.*** L'articolo, in linea con gli articoli 138 e 139 del vigente codice della strada, disciplina il regime speciale applicabile ai veicoli e ai conducenti delle Forze armate, degli organi di polizia, dei servizi antincendio, di soccorso e di protezione civile, confermando la competenza delle amministrazioni e degli enti interessati a provvedere direttamente agli accertamenti tecnici, all'immatricolazione, al rilascio dei documenti di circolazione, delle targhe e dei titoli abilitativi interni.

Sono inoltre regolati la circolazione dei veicoli eccedenti i limiti ordinari di massa e dimensioni, il trasporto di materie radioattive e fissili speciali, la reimmatricolazione con targa civile dei veicoli alienati, la conversione delle abilitazioni conseguite in ambito istituzionale e il regime delle patenti di servizio. La norma chiarisce, altresì, gli effetti delle violazioni amministrative commesse nell'esecuzione di servizi istituzionali, escludendone, fuori dai casi penalmente rilevanti, l'incidenza sulla patente civile eventualmente posseduta dal conducente. Le disposizioni introdotte non istituiscono nuovi organismi, non comportano l'acquisizione di ulteriori dotazioni e non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 35 ***Circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli.*** La disposizione, in linea con l'articolo 177 del vigente codice della strada e con l'articolo 5-bis del decreto-legge n. 83 del 2002, disciplina l'uso dei dispositivi supplementari di allarme acustico e di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu da parte dei veicoli impiegati in servizi urgenti di istituto. In particolare, individua i soggetti autorizzati all'utilizzo di tali dispositivi, tra cui gli organi di polizia stradale, i servizi di soccorso ed emergenza sanitaria, antincendio e di protezione civile, il Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico, nonché ulteriori soggetti operanti in specifici servizi di soccorso o vigilanza.

La norma conferma altresì il regime derogatorio riconosciuto ai conducenti dei predetti veicoli durante l'espletamento di servizi urgenti, prevedendo che, quando siano utilizzati congiuntamente il

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

dispositivo acustico supplementare e quello di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu, essi non siano tenuti all'osservanza degli obblighi, divieti e limitazioni relativi alla circolazione, ferma restando l'osservanza delle segnalazioni degli agenti del traffico e delle regole di comune prudenza e diligenza. È inoltre disciplinato, per determinate categorie di veicoli, l'uso dei dispositivi supplementari a luce blu anche in modalità non lampeggiante.

La disposizione ha carattere regolatorio e ricognitivo di funzioni e modalità operative già riconducibili ai soggetti istituzionali e agli enti interessati. Essa non impone l'acquisizione di nuovi mezzi o dispositivi, che restano nell'ambito delle dotazioni disponibili presso i soggetti autorizzati, né determina nuovi obblighi organizzativi o finanziari. Alla relativa attuazione si provvede pertanto nell'ambito delle risorse e delle dotazioni esistenti, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 36 ***Agenti diplomatici e consolari.*** L'articolo, in linea con l'articolo 131 del vigente codice della strada, disciplina il trattamento delle violazioni commesse da agenti diplomatici e consolari accreditati in Italia, nonché da altri soggetti che, nei limiti previsti dalle norme internazionali, godano delle relative immunità. La disposizione prevede che le violazioni accertate siano segnalate dagli uffici o comandi competenti al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

La norma regola inoltre la notificazione per via diplomatica delle violazioni, demandandola al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, a condizione di reciprocità e fatti salvi gli accordi speciali con le organizzazioni internazionali. In tal modo, la disposizione coordina l'applicazione della disciplina della circolazione stradale con il regime delle immunità diplomatiche e consolari previsto dal diritto internazionale.

Le attività di segnalazione e notificazione per via diplomatica rientrano nelle competenze già esercitate dagli uffici accertatori e dal Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, mediante le procedure e le risorse disponibili a legislazione vigente. La disposizione ha pertanto carattere ricognitivo e procedimentale e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

TITOLO II - DELLE NORME DI COMPORTAMENTO

CAPO I - DELLE REGOLE GENERALI DI USO E MANUTENZIONE DELLE STRADE.

Il Capo I disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, gli obblighi degli utenti, dei proprietari frontisti e dei soggetti che utilizzano il demanio stradale, nonché le condizioni di uso delle infrastrutture, le fasce di rispetto, le occupazioni, gli accessi, la pubblicità, la manutenzione delle proprietà confinanti e la gestione dei veicoli abbandonati. Le disposizioni hanno carattere autorizzatorio e manutentivo e sono attuate dagli enti competenti nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Dal punto di vista finanziario, il Capo si caratterizza prevalentemente per contenuti ordinamentali, di prevenzione e di razionalizzazione di attività già attribuite agli enti proprietari delle strade, agli enti territoriali e agli organi di polizia stradale in linea di continuità con l'assetto normativo vigente.

Articolo 37 ***Uso della strada ed atti vietati.*** L'articolo individua, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, i comportamenti vietati sulla strada e sulle relative pertinenze, a tutela della sicurezza della circolazione e della conservazione del patrimonio stradale. Le attività di vigilanza e accertamento rientrano nelle competenze già attribuite agli organi di polizia stradale e agli

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

enti proprietari delle strade e sono svolte con le risorse disponibili a legislazione vigente, senza determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 38 ***Fasce di rispetto fuori dai centri abitati.*** La disposizione, in linea con gli articoli 16 e 17 del vigente codice della strada, disciplina limitazioni e obblighi relativi alle fasce di rispetto fuori dai centri abitati. Gli adempimenti istruttori e autorizzatori restano in capo agli enti proprietari delle strade nell'ambito delle funzioni già esercitate e delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza introdurre nuovi procedimenti onerosi o obblighi di spesa aggiuntivi.

Articolo 39 ***Fasce di rispetto nei centri abitati.*** L'articolo, in linea con l'articolo 18 del vigente codice della strada, disciplina fasce di rispetto e vincoli urbanistico-viabilistici nei centri abitati. Le relative valutazioni rientrano nelle competenze ordinarie degli enti proprietari delle strade e degli uffici comunali competenti, senza richiedere l'istituzione di nuovi procedimenti, strutture o dotazioni finanziarie ulteriori.

Articolo 40 ***Distanze da determinate costruzioni.*** L'articolo, in linea con l'articolo 19 del vigente codice della strada, disciplina le distanze da rispettare per attività potenzialmente pericolose in prossimità delle strade. I pareri tecnici richiesti agli enti proprietari e al Corpo nazionale dei vigili del fuoco rientrano nelle attività istituzionali già svolte dai soggetti competenti e sono resi nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 41 ***Occupazione del suolo stradale.*** La disposizione, in linea con gli articoli 20, 21 e 27 del vigente codice della strada, regola occupazioni, lavori, depositi e cantieri sulle strade e pertinenze. Gli adempimenti autorizzatori e di vigilanza sono già esercitati dagli enti competenti, mentre i costi dei lavori, delle opere provvisionali, delle misure di sicurezza e del ripristino restano a carico dei richiedenti o dei soggetti responsabili, con conseguente esclusione di nuovi o maggiori oneri a carico delle amministrazioni pubbliche.

Articolo 42 ***Accessi, diramazioni, pertinenze e attraversamenti della sede stradale.*** La disposizione disciplina, in linea di continuità con la normativa vigente, le autorizzazioni relative ad accessi, diramazioni, pertinenze e attraversamenti della sede stradale. Le attività istruttorie restano in capo agli enti proprietari delle strade nell'ambito delle competenze già esercitate, mentre le opere necessarie e gli eventuali adeguamenti restano integralmente a carico dei soggetti autorizzati, senza effetti onerosi per la finanza pubblica.

Articolo 43 ***Pubblicità.*** L'articolo, in linea con l'articolo 23 del vigente codice della strada, disciplina la pubblicità lungo le strade, sui veicoli e nelle pertinenze stradali. Le attività autorizzatorie e di vigilanza sono svolte dagli enti proprietari, dagli enti locali e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per i profili di competenza, nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente; gli eventuali costi di installazione, adeguamento o rimozione dei mezzi pubblicitari restano a carico dei soggetti interessati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 44 ***Obblighi dei proprietari confinanti e condotta delle acque.*** La disposizione, in linea con gli articoli 29, 30, 31, 32 e 33, del vigente codice della strada, disciplina gli obblighi manutentivi delle proprietà confinanti e la corretta gestione delle acque. Gli interventi restano a carico dei proprietari e sugli aventi diritto, senza previsione di finanziamenti statali o nuovi oneri per gli enti proprietari delle strade.

Articolo 45 ***Obblighi connessi alla segnaletica.*** L'articolo, in linea con l'articolo 38 del vigente codice della strada, individua gli obblighi di conformità della segnaletica installata da soggetti diversi dagli enti proprietari delle strade. La norma non determina effetti finanziari.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Articolo 46 ***Sosta o occupazione della sede stradale con veicoli che si considerano abbandonati.*** La disposizione disciplina la gestione dei veicoli abbandonati, incluse rimozione, custodia, demolizione, vendita o assegnazione per finalità sociali. Le attività sono svolte da organi di polizia, enti proprietari e centri autorizzati nell'ambito delle procedure vigenti. Il recupero delle spese avviene secondo le procedure già previste dalla normativa vigente. La disciplina assicura pertanto la neutralità finanziaria dell'intervento, escludendo effetti onerosi strutturali a carico della finanza pubblica.

CAPO II - NORME DI CIRCOLAZIONE PER TUTTI GLI UTENTI.

Il Capo II, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, reca le regole generali di comportamento degli utenti della strada, con particolare riferimento a prudenza, divieti di circolazione, segnali, velocità, uso delle corsie, precedenze, manovre, dispositivi di sicurezza e categorie vulnerabili in linea di continuità con l'assetto normativo vigente. Le disposizioni hanno natura prevalentemente precettiva e comportamentale e sono attuate nell'ambito delle funzioni di controllo già esercitate dagli organi competenti, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 47 ***Obbligo di prudenza nel controllo del veicolo.*** L'articolo introduce il principio generale di prudenza, in linea con gli articoli 15, 140 e 145 del vigente codice della strada, nonché gli obblighi di controllo del veicolo da parte del conducente. La norma dispone obblighi comportamentali e non attribuisce nuove funzioni amministrative; le eventuali attività di vigilanza restano affidate agli organi già competenti nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 48 ***Dei divieti di circolazione.*** La disposizione, in linea con gli articoli 6, 7, 8, 175 e 176 del vigente codice della strada, individua le ipotesi di divieto o limitazione della circolazione. Le attività di controllo e l'eventuale apposizione o adeguamento della segnaletica rientrano nelle competenze già attribuite agli enti e agli organi competenti e sono svolte nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 49 ***Dei comportamenti in presenza dei segnali stradali e di provvedimenti urgenti del Sindaco o del Prefetto.*** La disposizione in esame conferma l'obbligo per gli utenti della strada di conformarsi alla segnaletica, alle segnalazioni degli agenti del traffico e ai provvedimenti urgenti adottati dal Sindaco o dal Prefetto per esigenze di sicurezza, fluidità della circolazione o tutela dell'incolumità pubblica. Essa ha natura essenzialmente precettiva e regolatoria, in quanto incide sui comportamenti degli utenti e sull'efficacia delle prescrizioni già adottabili dalle autorità competenti nell'ambito delle rispettive attribuzioni.

La norma non introduce nuovi procedimenti amministrativi, nuovi apparati organizzativi o ulteriori obblighi di spesa, ma si limita a coordinare e confermare regole di comportamento e poteri già riconducibili alla disciplina vigente. Ne consegue che dall'attuazione dell'articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 50 ***Regolazione della velocità e limiti di velocità.*** L'articolo disciplina, in continuità con l'assetto vigente, le regole relative alla velocità dei veicoli, individuando i criteri di adeguamento della condotta alle condizioni della strada, del traffico e del veicolo, nonché i limiti massimi applicabili alle diverse categorie di strade e di mezzi. Si tratta di prescrizioni direttamente rivolte agli utenti della strada, aventi natura comportamentale e di sicurezza. Le attività di vigilanza e accertamento delle relative violazioni restano affidate agli organi già competenti, nell'ambito delle funzioni ordinariamente esercitate e con gli strumenti previsti dalla disciplina vigente, senza nuovi apparati organizzativi, ulteriori dotazioni obbligatorie o nuovi oneri a carico della finanza pubblica.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Articolo 51 ***Posizione dei veicoli sulla carreggiata e impiego delle corsie.*** L'articolo, in linea con gli articoli 143, 144, 161 e 176 del vigente codice della strada, disciplina la collocazione dei veicoli, l'uso delle corsie e le modalità di circolazione. La norma disciplina obblighi comportamentali; eventuali adeguamenti regolatori o segnaletici restano rimessi agli enti competenti nell'ambito delle risorse disponibili. La relativa attuazione non richiede nuove strutture, dotazioni o finanziamenti aggiuntivi e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articoli da 52 a 57 ***(52 Precedenza alle intersezioni ai passaggi a livello o negli altri casi di conflitto tra flussi di veicoli; 53 Uso dei dispositivi di segnalazione visiva, di illuminazione e di segnalazione acustica; 54 Manovre durante la circolazione; 55 Sorpasso; 56 Distanza di sicurezza e 57 Fermata e sosta)*** Le disposizioni riordinano, in linea di continuità con l'assetto vigente, un nucleo centrale delle regole di comportamento applicabili alla circolazione stradale, con l'obiettivo di rendere più organica e sistematica la disciplina delle manovre, delle precedenze, dell'uso dei dispositivi di segnalazione, del sorpasso, della distanza di sicurezza, della fermata e della sosta.

Per i profili finanziari, le disposizioni sono volte al coordinamento sistematico di regole già riconducibili alla disciplina della circolazione stradale. Esse si rivolgono direttamente agli utenti della strada e non comportano l'istituzione di nuovi organismi, l'attivazione di nuovi procedimenti amministrativi onerosi, l'acquisizione obbligatoria di ulteriori dotazioni strumentali o l'attribuzione di nuove funzioni alle amministrazioni pubbliche. Le attività di vigilanza, controllo e accertamento delle eventuali violazioni restano affidate agli organi già competenti nell'ambito delle funzioni ordinariamente esercitate e con le risorse disponibili a legislazione vigente; pertanto, dall'attuazione degli articoli non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 58 ***Sistemazione del carico sui veicoli.*** L'articolo, in linea con l'articolo 164 del vigente codice della strada, disciplina le modalità di sistemazione e assicurazione del carico sui veicoli, nonché i limiti di sporgenza e le relative modalità di segnalazione.

Gli eventuali oneri connessi alla corretta sistemazione del carico, all'utilizzo dei pannelli di segnalazione e all'installazione di strutture accessorie gravano sui soggetti interessati.

I provvedimenti tecnici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti previsti dalla disposizione sono adottati nell'ambito delle competenze già attribuite e con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Ne consegue che la disposizione è attuata nell'ambito delle competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e agli organi di controllo, mentre gli eventuali costi di adeguamento e dotazione restano a carico dei soggetti interessati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 59 ***Modalità di conduzione e di trasporto di persone, animali e oggetti su veicoli.*** La disposizione, in linea con gli articoli 115, 169, 170 e 182 del vigente codice della strada, disciplina le modalità di conduzione dei veicoli e il trasporto di persone, animali e oggetti, con particolare riferimento a motocicli, ciclomotori, biciclette, monopattini elettrici e veicoli a motore. La norma introduce obblighi di comportamento e di sicurezza direttamente gravanti sugli utenti della strada.

Gli eventuali costi relativi ad attrezzature, dispositivi di ritenuta, cinture omologate, gabbie, contenitori o sistemi di separazione per il trasporto di animali restano a carico dei soggetti interessati.

Pertanto, dall'attuazione delle disposizioni recate dall'articolo in esame non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 60 ***Circolazione degli animali, degli armenti e delle greggi e dei veicoli a trazione animale.*** L'articolo, in linea con gli articoli 183 e 184 del vigente codice della strada disciplina la

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

circolazione su strada degli animali, degli armenti, delle greggi e dei veicoli a trazione animale, individuando obblighi di conduzione, vigilanza e segnalazione. La norma ha natura precettiva e comportamentale.

Gli obblighi relativi alla conduzione degli animali, alla presenza dei guardiani e all'utilizzo dei dispositivi di segnalazione gravano sui soggetti interessati. Le eventuali autorizzazioni degli enti proprietari delle strade o dei Comuni rientrano nelle competenze ordinarie già esercitate.

Le attività autorizzatorie e di controllo sono svolte dagli enti proprietari delle strade, dai Comuni e dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate; gli obblighi di vigilanza e segnalazione restano a carico dei soggetti interessati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

CAPO III – NORME A TUTELA DEGLI UTENTI VULNERABILI

Il Capo III reca, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disposizioni volte a disciplinare la circolazione e i comportamenti degli utenti vulnerabili della strada, con particolare riferimento a ciclisti, conducenti di monopattini elettrici, dispositivi di micromobilità, pedoni, persone con disabilità, donne in stato di gravidanza e genitori con bambini di età inferiore a due anni.

Sotto il profilo finanziario, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce obblighi di spesa a carico dello Stato. Le attività amministrative, autorizzatorie e di controllo eventualmente previste sono riconducibili a competenze già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dai Comuni, dagli enti proprietari delle strade e dagli organi di polizia stradale in linea di continuità con l'assetto normativo vigente. Gli eventuali costi relativi a dispositivi, contrassegni, dotazioni di sicurezza e attrezzature restano a carico dei soggetti interessati.

Articolo 61 ***Comportamento dei ciclisti e dei conducenti dei veicoli in loro presenza.*** L'articolo disciplina le regole di comportamento dei ciclisti e dei conducenti dei veicoli in presenza di biciclette, prevedendo obblighi di prudenza, utilizzo delle infrastrutture ciclabili, modalità di attraversamento, circolazione in gruppo e precedenza.

La norma introduce obblighi comportamentali e non impone nuovi interventi infrastrutturali a carico delle amministrazioni pubbliche. Gli eventuali obblighi relativi a dotazioni o dispositivi di segnalazione gravano sui soggetti interessati. Le attività di controllo sono svolte dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate.

La disposizione è pertanto attuata mediante l'ordinario esercizio delle funzioni di vigilanza e controllo già attribuite agli organi competenti, mentre gli eventuali obblighi concernenti dotazioni e dispositivi di segnalazione gravano sugli utenti interessati; ne resta esclusa l'insorgenza di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 62 ***Circolazione dei monopattini elettrici.*** La disposizione disciplina requisiti tecnici e norme di condotta per la circolazione dei monopattini elettrici, inclusi contrassegno identificativo, copertura assicurativa, casco, dispositivi luminosi, limiti di velocità e divieti di sosta sui marciapiedi recependo all'interno del codice le previsioni vigenti dettate dalla legge 27 dicembre 2019, n. 160.

Gli obblighi previsti gravano sui proprietari e utilizzatori dei monopattini elettrici.

La disciplina contenuta nell'articolo in esame, pur riprendendo la normativa contenuta nella citata legge n. 160 del 2019, è stata tuttavia riformulata nell'ottica di chiarire, in aderenza alle modifiche apportate dalla legge n. 177 del 2024, che la circolazione dei monopattini elettrici è

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

ammessa in tutte le aree ciclopedonali, pedonali e, comunque, destinate alla circolazione dei velocipedi nonché sulle strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h. La modifica è stata finalizzata semplicemente ad escludere la possibilità di circolazione nelle strade extraurbane per evidenti, ineludibili esigenze di sicurezza della circolazione degli stessi conducenti, possibilità consentita prima delle modifiche apportate a mezzo della citata legge.

I costi relativi a contrassegni, assicurazione, casco, luci, indicatori di svolta e ulteriori dispositivi di sicurezza restano a carico dei soggetti interessati. Le attività di vigilanza e accertamento sono svolte dagli organi già competenti con le risorse disponibili a legislazione vigente.

La disposizione è attuata dagli organi competenti nell'ambito delle ordinarie attività di vigilanza e controllo, mentre i costi relativi a contrassegni, copertura assicurativa, casco e dispositivi di sicurezza sono posti a carico dei proprietari e utilizzatori dei monopattini elettrici, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 63 ***Circolazione dei dispositivi di micromobilità.*** L'articolo, in adesione al contenuto dell'articolo 14 legge 25 novembre 2024, n. 177, vieta la circolazione dei dispositivi di micromobilità individuale al di fuori delle aree individuate dai Comuni e con dispositivi non conformi alle caratteristiche tecniche definite con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La norma ha carattere regolatorio e precettivo. L'individuazione delle aree da parte dei Comuni rientra nelle ordinarie competenze in materia di regolazione della circolazione. Il provvedimento ministeriale sulle caratteristiche tecniche è adottato nell'ambito delle competenze già attribuite al Ministero. L'individuazione delle aree da parte dei Comuni e le attività di controllo si inseriscono nelle ordinarie funzioni di regolazione della circolazione, senza istituzione di nuovi procedimenti o obblighi di spesa aggiuntivi.

Articolo 64 ***Comportamento dei pedoni e dei conducenti dei veicoli in loro presenza.*** La disposizione, in linea con gli articoli 190 e 191, del codice della strada, disciplina le regole di comportamento dei pedoni, le modalità di attraversamento della carreggiata, gli obblighi di visibilità nelle ore notturne e i doveri dei conducenti in presenza di pedoni, con particolare riguardo a bambini, anziani e persone con ridotte capacità motorie.

La norma prevede obblighi comportamentali. Gli eventuali costi relativi all'utilizzo di giubbotti, bretelle retroriflettenti o dispositivi di segnalazione gravano sui soggetti interessati. Le attività di controllo restano affidate agli organi già competenti.

La disposizione opera mediante obblighi direttamente gravanti sugli utenti della strada e mediante attività di controllo già rientranti nelle competenze degli organi preposti; gli eventuali costi per dispositivi di visibilità o segnalazione restano a carico dei soggetti interessati, senza effetti onerosi per la finanza pubblica.

Articolo 65 ***Tutela delle persone con disabilità.*** L'articolo, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina il rilascio e l'utilizzo del contrassegno per le persone con disabilità, le agevolazioni in materia di circolazione e sosta, l'utilizzo delle strutture riservate e l'adesione dei Comuni alla Piattaforma Unica Nazionale Informatica dei Contrassegni Unici.

Le attività di rilascio del contrassegno e gestione delle relative agevolazioni rientrano nelle funzioni già esercitate dai Comuni. L'allestimento e la manutenzione delle strutture riservate si collocano nell'ambito delle ordinarie competenze degli enti proprietari o gestori delle strade.

Quanto alla Piattaforma Unica Nazionale Informatica dei Contrassegni Unici, la disposizione si innesta su un'infrastruttura già prevista e operativa dalla legislazione vigente (Piattaforma Unica

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Nazionale Informatica dei Contrassegni Unici di cui all'articolo 1, comma 489, della legge 30 dicembre 2018, n. 145).

L'adesione dei Comuni e le attività connesse sono svolte nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, mediante infrastrutture informatiche già previste dall'ordinamento. La disposizione non impone nuovi obblighi di spesa e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 66 ***Tutela delle donne in stato di gravidanza e delle persone che accompagnano bambini di età inferiore a due anni.*** La disposizione, in linea con l'articolo 188-*bis* del vigente codice della strada, disciplina il rilascio dello speciale contrassegno per i veicoli al servizio di donne in stato di gravidanza o di bambini di età non superiore a due anni e le correlate agevolazioni in materia di sosta.

La norma si inserisce nell'ambito delle ordinarie competenze comunali in materia di rilascio dei contrassegni, regolazione della sosta e gestione degli spazi riservati. L'eventuale individuazione degli stalli dedicati resta rimessa agli enti proprietari o gestori della strada nell'ambito delle risorse disponibili. La disposizione non prevede trasferimenti statali, contributi o autorizzazioni di spesa.

La misura è quindi attuata dai Comuni e dagli enti proprietari o gestori della strada nell'ambito delle rispettive competenze e risorse disponibili, senza trasferimenti statali, contributi o nuove autorizzazioni di spesa.

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

Il Capo IV disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente specifiche regole di comportamento individuale volte a tutelare l'incolumità degli utenti della strada e della collettività, con riferimento alle competizioni sportive su strada, all'uso di dispositivi di protezione, cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta, alla distrazione alla guida, alla guida dopo assunzione di alcol e all'assicurazione obbligatoria.

Sotto il profilo finanziario, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuovi obblighi di spesa a carico dello Stato. Le attività autorizzatorie, regolatorie e di controllo richiamate rientrano nelle competenze già esercitate dalle amministrazioni interessate, mentre gli eventuali costi relativi a dispositivi, protezioni, sistemi di ritenuta, coperture assicurative e misure organizzative restano a carico dei soggetti interessati.

Articolo 67 ***Competizioni sportive su strada.*** L'articolo, in continuità con l'articolo 9 del vigente codice della strada, disciplina l'organizzazione e lo svolgimento delle competizioni sportive su strada e nelle relative pertinenze, distinguendo tra competizioni atletiche o sportive con biciclette, soggette a comunicazione del programma, delle modalità di svolgimento e del numero dei partecipanti, e competizioni sportive con veicoli a motore, con animali o con veicoli a trazione animale, subordinate al previo rilascio dell'autorizzazione secondo la disciplina del Titolo VII. Essa individua altresì gli obblighi degli organizzatori, dei partecipanti e degli utenti della strada in occasione dello svolgimento delle manifestazioni e del transito dei concorrenti.

Rispetto all'articolo 9 del vigente codice della strada, la disposizione recepisce l'evoluzione normativa conseguente all'ultima modifica della disciplina, che ha reso le competizioni atletiche e ciclistiche attività consentite e non più vietate in via generale. In tale prospettiva, per tali manifestazioni è stata eliminata la necessità di uno specifico provvedimento autorizzatorio dell'autorità competente, risultando sufficiente la preventiva comunicazione, ferma restando la

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

possibilità per l'autorità di impartire le prescrizioni necessarie a garantire la sicurezza della circolazione, l'ordinato svolgimento della manifestazione e la tutela degli utenti della strada. Il regime autorizzativo è stato mantenuto per le competizioni con veicoli a motore o con animali.

La modifica ha natura procedimentale e semplificatoria, in quanto non amplia le competenze delle amministrazioni interessate, ma razionalizza il relativo esercizio, sostituendo, per le competizioni atletiche e ciclistiche, il modulo autorizzatorio con quello comunicativo, coerentemente con la natura consentita dell'attività. Le attività di ricezione delle comunicazioni, valutazione delle esigenze di sicurezza, eventuale imposizione di prescrizioni e controllo sul rispetto delle stesse rientrano nelle attribuzioni già spettanti alle autorità competenti in materia di circolazione e sicurezza stradale e sono svolte con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Gli eventuali oneri organizzativi, logistici e di sicurezza connessi allo svolgimento delle competizioni restano a carico dei soggetti organizzatori, secondo le prescrizioni impartite dalle autorità competenti. La disposizione, pertanto, non comporta l'istituzione di nuovi procedimenti, nuovi organismi o ulteriori compiti amministrativi suscettibili di generare fabbisogni aggiuntivi e non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 68 ***Norme per la protezione dei conducenti di biciclette, cicli a propulsione, ciclomotori e motocicli.*** La disposizione, che rappresenta una novità rispetto al vigente codice della strada, disciplina l'obbligo di utilizzo del casco, del giubbotto o delle bretelle retroriflettenti e di ulteriori protezioni per conducenti e passeggeri di biciclette, cicli a propulsione, ciclomotori e motocicli.

La norma dispone misure prevalentemente comportamentali e di sicurezza. Gli eventuali costi relativi all'acquisto di caschi, dispositivi retroriflettenti e protezioni restano a carico degli utenti interessati.

Il provvedimento ministeriale di cui al comma 4 relativo alle protezioni per schiena e mani ha natura tecnica e regolatoria ed è adottato nell'ambito delle competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Gli eventuali costi di acquisto, adeguamento o utilizzo dei dispositivi di protezione restano a carico degli utenti interessati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 69 ***Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta e sicurezza per bambini.*** L'articolo, in linea con l'articolo 172 del vigente codice della strada, disciplina l'obbligo di utilizzo delle cinture di sicurezza, dei sistemi di ritenuta per bambini e dei dispositivi antiabbandono, individuando altresì i casi di esonero.

La norma introduce obblighi di comportamento e di sicurezza direttamente gravanti sui conducenti, sui passeggeri e sui proprietari dei veicoli. Gli eventuali costi relativi ai sistemi di ritenuta, ai dispositivi antiabbandono e alla segnaletica o informazione a bordo dei veicoli restano a carico dei soggetti interessati.

I provvedimenti tecnici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono adottati nell'ambito delle competenze già esercitate.

La disposizione è attuata mediante obblighi direttamente gravanti sui conducenti, sui passeggeri e sui proprietari dei veicoli, mentre i provvedimenti tecnici ministeriali rientrano nelle competenze già esercitate; non sono pertanto configurabili nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 70 ***Distrazione e uso di dispositivi di comunicazione.*** La disposizione, in linea con l'articolo 173 del vigente codice della strada, disciplina gli obblighi di attenzione durante la guida e

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

i divieti relativi all'uso di telefoni, smartphone, computer portatili, tablet, cuffie sonore e dispositivi audiovisivi.

Le attività di controllo e accertamento delle violazioni sono svolte dagli organi di polizia stradale nell'ambito delle funzioni già esercitate.

Non sono previste nuove dotazioni, procedure o strutture amministrative. Le attività di controllo e accertamento restano affidate agli organi di polizia stradale nell'ambito delle funzioni già esercitate, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 71 ***Uso di alcol durante la guida.*** La disposizione, in linea con gli articoli 186 e 186-*bis* del vigente codice della strada, disciplina il divieto di guida dopo assunzione di bevande alcoliche per determinate categorie di conducenti e il divieto generale di guida in stato di ebbrezza, prevedendo specifici effetti sul conseguimento della patente per i conducenti minorenni.

La norma ha contenuto precettivo e sanzionatorio. Gli accertamenti alcolemici e le verifiche sullo stato psicofisico dei conducenti rientrano nelle attività già svolte dagli organi di polizia stradale e dalle strutture competenti secondo la disciplina vigente.

La disposizione non introduce nuovi apparati organizzativi né nuovi procedimenti onerosi. Gli accertamenti alcolemici e le verifiche sullo stato psicofisico dei conducenti sono svolti nell'ambito delle attività già previste dalla disciplina vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 72 ***Assicurazione obbligatoria a tutela degli utenti della strada.*** L'articolo, in linea con il vigente articolo 193 del codice della strada, disciplina l'obbligo di copertura assicurativa per la responsabilità civile verso terzi dei veicoli indicati dalla normativa vigente e l'onere del proprietario di verificare la sussistenza della copertura.

La norma ha natura ricognitiva, precettiva e di coordinamento con la disciplina vigente in materia assicurativa. Gli oneri relativi alla stipula della copertura assicurativa gravano sui proprietari e sugli utilizzatori dei veicoli interessati.

Le attività di controllo sono svolte dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate, mentre gli oneri relativi alla copertura assicurativa restano a carico dei proprietari e degli utilizzatori dei veicoli; la disposizione non comporta pertanto nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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

Il Capo V disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, gli obblighi di comportamento degli utenti della strada in caso di avaria del veicolo, perdita del carico, ingombro della carreggiata, traino di fortuna, sinistro stradale e rapporti con gli organi di polizia stradale, gli ausiliari e il personale addetto alla regolazione del traffico.

Sotto il profilo finanziario, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuove autorizzazioni di spesa. Le attività di segnalazione, intervento, controllo e accertamento sono svolte dagli enti proprietari delle strade, dagli organi di polizia stradale e dagli altri soggetti competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate. Gli eventuali costi di rimozione dell'ingombro, ripristino della sede stradale, soccorso, traino e dotazioni individuali di sicurezza restano a carico dei soggetti interessati.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Articolo 73 ***Comportamento in caso di ingombro della carreggiata per avaria, perdita di carico e traino di fortuna dei veicoli in avaria.*** La disposizione, in linea con gli articoli 161, 162, 165 e 170, del vigente codice della strada, disciplina gli obblighi del conducente in caso di avaria del veicolo, caduta del carico, spargimento di materiali pericolosi o ingombro della carreggiata, prevedendo misure di segnalazione, rimozione, presegnalazione del pericolo e utilizzo di dispositivi retroriflettenti.

Gli oneri relativi alla rimozione dell'ingombro, al ripristino dell'aderenza del piano viabile, al traino del veicolo e all'acquisto dei dispositivi di segnalazione e protezione gravano sui soggetti interessati.

Il provvedimento ministeriale di cui al comma 7 relativo ai dispositivi di segnalazione e protezione ha natura tecnica e regolatoria e sono adottati nell'ambito delle competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Dall'attuazione delle disposizioni recate dall'articolo in esame non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 74 ***Comportamento in caso di sinistro.*** La disposizione, in linea con l'articolo 189 del vigente codice della strada, disciplina gli obblighi degli utenti della strada in caso di sinistro, prevedendo il dovere di fermarsi, prestare assistenza, fornire le proprie generalità e adottare le misure necessarie a evitare intralcio alla circolazione, salvaguardare lo stato dei luoghi e assicurare il soccorso agli animali eventualmente coinvolti.

Le attività di assistenza, collaborazione, rimozione dei veicoli e adozione delle cautele necessarie gravano sugli utenti coinvolti nel sinistro.

Le attività di rilevazione, accertamento e controllo sono svolte dagli organi di polizia stradale nell'ambito delle competenze già esercitate. Non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 75 ***Comportamento nei confronti degli agenti del traffico e degli organi di polizia stradale.*** La disposizione, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina gli obblighi degli utenti della strada nei confronti degli organi di polizia stradale, degli ausiliari, del personale degli enti proprietari o gestori delle strade e degli altri soggetti incaricati della regolazione del traffico, prevedendo l'obbligo di adeguarsi alle segnalazioni, fermarsi all'invito degli agenti, esibire i documenti e collaborare alle attività di controllo.

Le attività di regolazione del traffico, controllo documentale, ispezione dei veicoli e gestione delle situazioni di emergenza rientrano nelle funzioni già attribuite agli organi competenti.

La disposizione non prevede nuove strutture, nuovi mezzi o nuove dotazioni obbligatorie a carico delle amministrazioni pubbliche. Dall'attuazione delle disposizioni recate dall'articolo in esame non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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

Il Capo VI disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le condizioni tecniche, amministrative e documentali necessarie per la circolazione dei veicoli, con riferimento ai requisiti costruttivi e funzionali, ai dati identificativi, all'immatricolazione, alle revisioni, alla circolazione temporanea o di prova, ai veicoli immatricolati all'estero, ai limiti di sagoma e massa, al traino, all'uso dei veicoli, al domicilio digitale e alla circolazione dei veicoli a guida automatizzata.

Le disposizioni hanno natura prevalentemente tecnica, amministrativa, regolatoria e precettiva e si inseriscono nell'ambito delle competenze già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

trasporti, dagli Uffici della Motorizzazione civile, dagli enti proprietari delle strade e dagli organi di polizia stradale in linea di continuità con l'assetto normativo vigente.

Sotto il profilo finanziario, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuove autorizzazioni di spesa. Le attività amministrative, tecniche, autorizzatorie e di controllo richiamate sono svolte nell'ambito delle funzioni già attribuite alle amministrazioni competenti. Gli eventuali oneri relativi a immatricolazioni, aggiornamenti documentali, targhe, revisioni, autorizzazioni, dispositivi, equipaggiamenti e adempimenti tecnici restano a carico dei soggetti interessati secondo la disciplina vigente.

Articolo 76 ***Requisiti tecnici per la circolazione di veicoli.*** L'articolo, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina l'obbligo, per i veicoli in circolazione, di rispettare le caratteristiche costruttive e funzionali, i dispositivi di equipaggiamento e le condizioni di efficienza previsti dal Titolo VI.

La norma ha contenuto tecnico e precettivo. Le attività di omologazione, approvazione, controllo e verifica rientrano nelle competenze già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dagli organi competenti.

Gli eventuali oneri per adeguamenti, dispositivi, manutenzioni e ripristino dell'efficienza gravano sui proprietari e utilizzatori dei veicoli. Dall'attuazione delle disposizioni recate dall'articolo in esame non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica

Articolo 77 ***Dati identificativi per la circolazione dei veicoli.*** L'articolo disciplina, in continuità con l'assetto vigente, gli elementi identificativi necessari per la circolazione delle diverse categorie di veicoli, prevedendo, a seconda della tipologia, l'obbligo di targa, contrassegno adesivo, targhetta di identificazione, numero di telaio e targa ripetitrice.

In particolare, sono regolati i dati identificativi dei veicoli a trazione animale e delle slitte, dei cicli a propulsione, dei ciclomotori, motoveicoli, autoveicoli, filoveicoli, rimorchi, veicoli agricoli e forestali, macchine operatrici e macchine mobili non stradali, nonché dei carrelli appendice e dei rimorchi per i quali è prevista la targa ripetitrice. La norma disciplina altresì l'obbligo di assicurare la visibilità e la corretta intellegibilità delle targhe durante la circolazione, prevedendo, in caso di alterazione o deterioramento, la richiesta di rilascio di una nuova targa.

Si tratta di una disciplina di natura tecnica, documentale e precettiva, funzionale a garantire l'identificazione dei veicoli e la regolarità della circolazione. Le attività di rilascio, aggiornamento, sostituzione e controllo degli elementi identificativi rientrano nelle competenze già esercitate dagli uffici competenti e dagli organi di controllo, mediante procedure e sistemi già previsti dalla normativa vigente. Gli eventuali costi relativi a targhe, contrassegni, targhette, targhe ripetitrici e sostituzioni restano a carico dei soggetti interessati secondo il vigente regime di diritti, tariffe e corrispettivi; pertanto, dall'attuazione dell'articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 78 ***Requisiti amministrativi per la circolazione di veicoli.*** La disposizione, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina l'immatricolazione, il rilascio dei certificati di circolazione, l'aggiornamento dei documenti in caso di trasferimento di proprietà, variazione dell'intestatario, disponibilità del veicolo o mutamento di residenza o sede.

La norma ha contenuto amministrativo e procedimentale. I relativi oneri sono coperti dai diritti, tariffe e corrispettivi posti a carico dell'utenza.

Le attività amministrative di immatricolazione, rilascio, aggiornamento e annotazione sono svolte mediante strutture e sistemi informativi già operativi; i relativi oneri sono coperti dai diritti,

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

dalle tariffe e dai corrispettivi posti a carico dell'utenza, con conseguente esclusione di nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 79 ***Revisioni periodiche dei veicoli ed azioni di richiamo.*** La disposizione, in linea con gli articoli 80, 80-*bis*, 111 e 114 del vigente codice della strada, disciplina l'obbligo di revisione periodica dei veicoli, il divieto di circolazione dei veicoli non idonei o con revisione attestata mediante certificazione non veritiera e gli effetti delle campagne di richiamo.

La norma si inserisce nel sistema tecnico-amministrativo già vigente in materia di revisioni e controlli sui veicoli. Le revisioni periodiche, le verifiche tecniche e le attività connesse alle campagne di richiamo sono effettuate nell'ambito del sistema già vigente con oneri posti a carico dei proprietari, degli utilizzatori o degli operatori interessati e, pertanto, non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 80 ***Circolazione di prova, temporanea e minivoltura.*** L'articolo, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina la circolazione di prova, il foglio di via, la targa provvisoria e le condizioni per l'utilizzo temporaneo dei veicoli.

La norma ha carattere amministrativo e regolatorio. Le attività di rilascio e gestione delle autorizzazioni alla circolazione di prova e temporanea rientrano nelle competenze già esercitate dagli uffici competenti. I relativi costi sono sostenuti dai soggetti richiedenti mediante il sistema vigente di diritti e corrispettivi.

Le autorizzazioni alla circolazione di prova o temporanea sono rilasciate nell'ambito di procedimenti già disciplinati e finanziati mediante diritti e corrispettivi a carico dei richiedenti; la disposizione non comporta pertanto l'attivazione di nuovi servizi o l'impiego di risorse aggiuntive a carico della finanza pubblica.

Articolo 81 ***Circolazione di veicoli immatricolati all'estero e nella disponibilità degli agenti diplomatici e consolari e di personale di Stati esteri e di organizzazioni internazionali.*** La disposizione, in linea con gli articoli 93-bis, 131, 132 e 133, del vigente codice della strada, disciplina la circolazione in Italia dei veicoli immatricolati all'estero, gli obblighi di immatricolazione o registrazione nel REVE, le targhe estere, i veicoli diplomatici e consolari e le autorizzazioni a lasciare il territorio nazionale.

La disposizione colma una lacuna della disciplina vigente, estendendo anche ai ciclomotori l'obbligo di immatricolazione in Italia per i soggetti che acquisiscono la residenza nel territorio nazionale.

La norma ha contenuto amministrativo, documentale e di coordinamento con la disciplina vigente.

Le attività di registrazione, annotazione, controllo e rilascio dei documenti speciali sono svolte mediante archivi, registri e procedure già esistenti. Gli eventuali oneri documentali e amministrativi gravano sui soggetti interessati.

Le attività di registrazione, annotazione, rilascio e controllo relative ai veicoli immatricolati all'estero sono svolte mediante registri, archivi e procedure già disponibili; gli eventuali oneri documentali e amministrativi restano a carico dei soggetti interessati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 82 ***Obblighi conseguenti alla cessazione e alla cancellazione dei veicoli dai pubblici registri.*** La disposizione, in linea con l'articolo 103 del vigente codice della strada, disciplina la

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

cessazione dalla circolazione e la cancellazione dei veicoli dai pubblici registri, nonché gli effetti della mancata cancellazione.

La norma ha natura amministrativa. Le attività di cancellazione, verifica e aggiornamento dei registri rientrano nelle procedure già previste dalla normativa vigente.

Le attività di cancellazione, verifica e aggiornamento dei pubblici registri sono riconducibili a procedure già previste dall'ordinamento e gli adempimenti conseguenti restano a carico dei soggetti interessati; la disposizione è pertanto attuata a risorse invariate e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 83 ***Rispetto dei limiti di dimensione e massa.*** La disposizione, in linea con gli articoli 61, 62, 166 e 167, del vigente codice della strada, disciplina il divieto di circolazione dei veicoli che superano i limiti di sagoma o massa, compreso il carico, nonché le specifiche regole per veicoli a trazione animale, veicoli a motore, rimorchi e complessi veicolari.

La norma ha contenuto tecnico e precettivo. Le attività di controllo sui limiti dimensionali e ponderali rientrano nelle competenze già esercitate dagli organi di polizia stradale e dagli altri soggetti preposti.

Gli eventuali oneri di adeguamento o regolarizzazione gravano sui proprietari, conducenti e utilizzatori dei veicoli.

Le verifiche sul rispetto dei limiti di sagoma e massa sono effettuate dagli organi competenti nell'ambito delle ordinarie attività di controllo, mentre gli eventuali oneri di adeguamento, regolarizzazione o ripristino gravano sui proprietari, conducenti e utilizzatori dei veicoli; non sono pertanto configurabili nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 84 ***Traino di rimorchi e traino di veicoli in avaria.*** La disposizione, in linea con gli articoli 63, 165, e 176, del vigente codice della strada, disciplina le condizioni per il traino dei rimorchi, la formazione dei complessi veicolari e il traino dei veicoli in avaria o in situazione di emergenza.

In particolare, al comma 2 si prevede una disposizione che colma una lacuna sanzionatoria della disciplina vigente, rendendo espressamente sanzionata la violazione dei limiti di massa rimorchiabile previsti dal vigente regolamento di esecuzione del Codice della strada.

Gli obblighi relativi al traino, ai dispositivi di collegamento, alle cautele di sicurezza e alla segnalazione del veicolo in avaria gravano sui soggetti interessati; le attività di controllo restano affidate agli organi già competenti, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 85 ***Uso dei veicoli.*** La disposizione, in linea con l'articolo 82 del vigente codice della strada, disciplina l'utilizzo dei veicoli in conformità alle prescrizioni contenute nei documenti di circolazione, vietando usi o destinazioni diverse da quelle autorizzate.

La norma ha contenuto precettivo e di sicurezza.

Il rispetto delle prescrizioni d'uso dei veicoli è assicurato mediante gli ordinari controlli degli organi competenti, mentre gli eventuali costi di adeguamento, autorizzazione o regolarizzazione restano a carico dei soggetti interessati; la disposizione non determina quindi nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 86 ***Domicilio digitale relativo ai veicoli immatricolati in Italia o iscritti al Registro dei Veicoli Esteri (REVE)*** La disposizione, di nuova introduzione, prevede che, in occasione delle operazioni relative ai veicoli e ai relativi documenti, anche per i soggetti tenuti alla registrazione nel

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

REVE, siano fornite informazioni in merito alla facoltà di eleggere un valido domicilio digitale ai sensi dell'articolo 3-*bis* del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.

Si tratta di disposizioni che, in piena continuità con il processo di digitalizzazione già previsto dal Codice dell'amministrazione digitale, si limitano a chiarirne l'applicazione a tutti i possessori di veicoli immatricolati in Italia o iscritti al REVE, per la gestione dei relativi procedimenti amministrativi.

L'utilizzo del domicilio digitale avviene mediante infrastrutture e piattaforme già previste dalla normativa vigente. Le attività di acquisizione, gestione e utilizzo del domicilio digitale sono svolte nell'ambito delle procedure già riferite ai veicoli e mediante infrastrutture digitali previste dal Codice dell'amministrazione digitale senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 87 ***Circolazione dei veicoli a guida automatizzata.*** L'articolo, di nuova introduzione, ha carattere tecnico ed è volto a disciplinare le condizioni di circolazione dei veicoli a guida automatizzata e a garantire che, anche in presenza di sistemi di guida autonoma, sia sempre individuabile un soggetto responsabile in grado di intervenire nelle situazioni di emergenza e di rispondere della circolazione del veicolo.

Le attività ministeriali relative alla definizione degli ambiti d'impiego e dei requisiti del controllore rientrano nelle competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Gli eventuali oneri relativi ai veicoli, alle tecnologie, alla presenza del controllore e al rispetto delle condizioni di circolazione gravano sui soggetti interessati.

La disciplina demanda ai soggetti interessati gli oneri relativi ai veicoli, alle tecnologie, alla presenza del controllore e al rispetto delle condizioni di circolazione, mentre le attività ministeriali di definizione tecnica e regolatoria continuano ad essere svolte nell'ambito delle competenze già attribuite; ne consegue l'assenza di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

CAPO VII – REGOLARITÀ DELLA DOCUMENTAZIONE, DEI VEICOLI E CONTRAFFAZIONE

Il Capo VII disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le condotte vietate relative alla circolazione con veicoli modificati o alterati, targhe e dati identificativi contraffatti, documenti provvisori falsificati, veicoli fittiziamente intestati, nonché gli obblighi di denuncia, possesso ed esibizione dei documenti durante la circolazione e le condizioni di circolazione dei veicoli d'epoca.

Le disposizioni hanno natura prevalentemente precettiva, documentale, sanzionatoria e di controllo, essendo dirette a garantire la regolarità della documentazione, l'identificabilità dei veicoli e la repressione di condotte elusive o fraudolente.

Sotto il profilo finanziario, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuove autorizzazioni di spesa. Le attività di controllo, denuncia, aggiornamento, cancellazione e verifica documentale rientrano nelle competenze già esercitate dagli organi di polizia stradale, dagli Uffici della Motorizzazione civile, dal PRA e dagli altri uffici competenti. Gli eventuali oneri per duplicati, nuove immatricolazioni, rilascio di nuovi documenti o regolarizzazioni gravano sui soggetti interessati secondo il vigente sistema di diritti e tariffe.

Articolo 88 ***Modifiche e alterazioni dei veicoli.*** L'articolo, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, vieta la circolazione con veicoli modificati nelle caratteristiche costruttive, funzionali o nei dispositivi di equipaggiamento, nonché con dispositivi silenziatori alterati.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

La disposizione ha contenuto tecnico, precettivo e sanzionatorio.

Le attività di controllo rientrano nelle funzioni già esercitate dagli organi di polizia stradale e dagli uffici competenti. Gli eventuali oneri di ripristino o regolarizzazione gravano sui proprietari e utilizzatori dei veicoli.

Pertanto, dall'attuazione delle disposizioni recate dall'articolo in esame non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 89 ***Alterazione dei dati identificativi e abusiva fabbricazione di targhe.*** La disposizione, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina i divieti di circolazione con veicoli recanti dati identificativi, targhe, targhe prova o contrassegni alterati, contraffatti, manomessi o non riferibili al veicolo.

La norma ha natura repressiva, documentale e sanzionatoria.

Le attività di verifica, accertamento e repressione delle condotte di alterazione o contraffazione sono svolte dagli organi di polizia stradale e dagli uffici competenti nell'ambito delle attribuzioni già esercitate; la disposizione non richiede nuove strutture o procedure amministrative onerose e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 90 ***Circolazione con documenti di circolazione e di guida provvisori alterati, manomessi o contraffatti.*** La disposizione, in linea con l'articolo 92 del vigente codice della strada, vieta la circolazione con ricevute, estratti o altri documenti provvisori di circolazione o di guida falsificati, manomessi o alterati.

La norma ha contenuto esclusivamente precettivo e sanzionatorio.

Il controllo dei documenti provvisori di circolazione e di guida continua a essere effettuato dagli organi di polizia stradale e dagli uffici competenti nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente; la norma non introduce nuovi procedimenti o apparati organizzativi e non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 91 ***Denuncia in caso di smarrimento, sottrazione, deterioramento delle targhe, dei documenti di circolazione e di guida.*** L'articolo, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina gli obblighi di denuncia in caso di smarrimento, sottrazione, distruzione o deterioramento di targhe, contrassegni e documenti di circolazione o di guida, nonché le successive procedure di rilascio di duplicati o nuova immatricolazione.

Gli adempimenti previsti rientrano nelle ordinarie attività degli organi di polizia, degli Uffici della Motorizzazione civile, del PRA e degli altri uffici competenti.

Gli eventuali costi per duplicati, nuove targhe, nuovi documenti o nuova immatricolazione sono posti a carico degli interessati secondo il vigente sistema tariffario, mentre gli adempimenti di denuncia, verifica e aggiornamento restano ricompresi nelle ordinarie attività degli uffici competenti; non sono pertanto configurabili nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 92 ***Divieto di circolazione con veicoli intestati fittiziamente.*** La disposizione, in linea con il vigente articolo 94-*bis* del codice della strada, vieta la circolazione con veicoli intestati fittiziamente e disciplina la cancellazione d'ufficio dal PRA e dall'Archivio nazionale dei veicoli nei casi accertati.

La norma ha natura repressiva, amministrativa e di contrasto alle intestazioni elusive.

Quale elemento di novità si evidenzia che al comma 3 è stata introdotta una presunzione di intestazione fittizia nei casi caratterizzati da elementi oggettivi di anomalia, al fine di rendere più

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

efficace l'attività di accertamento dei reali utilizzatori dei veicoli e garantire l'effettività dell'attività di controllo e di riscossione delle sanzioni.

Le attività di accertamento, invito alla dimostrazione della legittima disponibilità e cancellazione d'ufficio rientrano nelle competenze già esercitate dagli organi di polizia stradale, dal PRA e dagli uffici competenti.

La disposizione si avvale di archivi e procedure già esistenti per l'accertamento delle intestazioni fittizie e per la cancellazione d'ufficio dai registri competenti; le attività sono svolte dagli uffici già preposti senza l'istituzione di nuove strutture o sistemi informativi, con conseguente assenza di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 93 ***Obblighi relativi al possesso dei documenti durante la circolazione.*** La disposizione disciplina, in linea con l'articolo 180 del vigente codice della strada, l'obbligo di possesso ed esibizione dei documenti necessari per la circolazione, anche in formato digitale, nonché le modalità di successiva esibizione in caso di mancato possesso al momento del controllo.

La norma ha contenuto documentale, procedurale e di controllo.

Le verifiche documentali, la consultazione delle banche dati e le richieste di esibizione sono svolte dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già attribuite; il provvedimento ministeriale sulle modalità di esibizione ha natura regolatoria e non richiede risorse aggiuntive, sicché la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 94 ***Circolazione dei veicoli d'epoca e dei veicoli interesse storico e collezionistico.*** L'articolo disciplina la circolazione dei veicoli d'epoca e dei veicoli di interesse storico e collezionistico, subordinandone la circolazione al possesso dell'autorizzazione e al rispetto delle prescrizioni previste.

La norma ha natura tecnica, autorizzatoria e precettiva.

Gli eventuali oneri di autorizzazione, regolarizzazione o adeguamento restano a carico dei soggetti interessati, mentre le attività di rilascio, verifica e controllo sono svolte dagli uffici competenti nell'ambito delle procedure già previste; la disposizione è pertanto attuata senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

CAPO VIII – REGOLE RELATIVE AI TITOLI ABILITATIVI

Il Capo VIII disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le regole relative ai requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione di animali, alle esercitazioni di guida, alle limitazioni d'uso e di validità della patente, alla circolazione con patenti rilasciate da Stati esteri o con patenti speciali o di servizio, nonché al domicilio digitale dei titolari di patente.

Le disposizioni hanno natura amministrativa e precettiva e si inseriscono nel sistema già vigente dei titoli abilitativi alla guida, delle procedure di rilascio, rinnovo, conversione, controllo e aggiornamento delle patenti e degli altri titoli richiesti.

Sotto il profilo finanziario, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuove autorizzazioni di spesa. Le attività amministrative, istruttorie, certificative e di controllo sono svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dagli Uffici della Motorizzazione civile, dagli organi di polizia stradale e dagli altri soggetti competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate e in linea di continuità con l'assetto normativo vigente. Gli eventuali oneri relativi al conseguimento, rinnovo, duplicato, conversione,

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

aggiornamento dei titoli abilitativi e all'installazione di dispositivi prescritti restano a carico dei soggetti interessati secondo la disciplina vigente.

Articolo 95 ***Requisiti per la guida di veicoli e conduzione di animali.*** L'articolo, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina i requisiti fisici, psichici e di età necessari per la guida dei veicoli e la conduzione di animali, nonché l'obbligo di possesso della patente, delle abilitazioni e degli eventuali titoli professionali richiesti.

Le attività di accertamento, rilascio, rinnovo, revoca, aggiornamento e controllo dei titoli abilitativi rientrano nelle competenze già esercitate dagli uffici e dagli organi competenti.

Gli eventuali oneri per duplicati, aggiornamenti o conseguimento dei titoli gravano sui soggetti interessati. Pertanto, dall'attuazione delle disposizioni recate dall'articolo in esame non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 96 ***Esercitazioni di guida e guida accompagnata.*** La disposizione, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina le condizioni per le esercitazioni di guida, la guida accompagnata, la presenza dell'istruttore o accompagnatore, i limiti alla circolazione e l'uso dei contrassegni identificativi.

La norma ha natura amministrativa e procedimentale.

Le autorizzazioni, le verifiche e i controlli relativi alle esercitazioni di guida sono svolti nell'ambito delle procedure già previste a legislazione vigente, mentre i costi per autoscuole, certificazioni, contrassegni e attività formative restano a carico degli interessati; ne consegue l'assenza di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 97 ***Limitazioni di uso e validità della patente di guida.*** La disposizione, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina i limiti di velocità e di potenza per i neopatentati, le limitazioni derivanti dai codici unionali e nazionali apposti sulla patente, nonché l'obbligo di guida con dispositivi alcolock nei casi previsti.

La norma ha contenuto precettivo e di sicurezza.

Le annotazioni, le verifiche e i controlli sulle limitazioni d'uso o di validità della patente sono svolti dagli uffici e dagli organi competenti nell'ambito delle attività già esercitate; gli eventuali costi di adattamento dei veicoli o di installazione e manutenzione dei dispositivi prescritti restano a carico dei titolari interessati, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 98 ***Circolazione con patenti di guida rilasciate da altri Stati.*** La disposizione, in linea con gli articoli 135 e 136-*bis* del vigente codice della strada, disciplina l'equiparazione, l'utilizzo, la conversione e i limiti di validità delle patenti rilasciate da Stati dell'Unione europea, dello Spazio economico europeo e da Stati terzi.

La norma ha natura amministrativa, documentale e di coordinamento con la disciplina europea e internazionale.

Le attività di conversione, verifica e controllo documentale delle patenti rilasciate da altri Stati continuano a essere svolte dagli uffici competenti mediante procedure già esistenti; gli eventuali oneri per conversioni, traduzioni ufficiali e permessi internazionali restano a carico dei soggetti interessati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 99 ***Circolazione con patenti di guida di servizio.*** L'articolo, in linea con gli articoli 138 e 139 del vigente codice della strada, disciplina l'utilizzo delle patenti o autorizzazioni speciali

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

o di servizio per la conduzione di veicoli nella disponibilità degli enti, associazioni o amministrazioni che rilasciano i relativi titoli.

La disposizione ha carattere di coordinamento.

La disposizione non istituisce nuovi titoli, nuove strutture o nuovi procedimenti onerosi.

Le attività di rilascio, rinnovo, verifica e controllo delle patenti speciali o di servizio restano affidate alle amministrazioni già competenti e sono svolte nell'ambito delle rispettive risorse; la disposizione non istituisce nuovi titoli, strutture o procedimenti onerosi e non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 100 ***Domicilio digitale dei titolari di patente.*** La disposizione riprende le disposizioni dell'articolo 86 sulla facoltà di eleggere un domicilio digitale per la gestione delle comunicazioni afferenti alle sanzioni del presente codice, applicandola ai procedimenti di rilascio, conferma di validità, revisione e altre operazioni relative al titolo di guida.

La norma si inserisce nel processo di digitalizzazione già previsto dal Codice dell'amministrazione digitale e si rende necessaria al fine di promuovere la più ampia adesione su base volontaria ai processi di trasmissione in via telematica dei verbali, delle notifiche e di tutti gli atti di interesse per i titolari di patente, analogamente a quanto previsto per i possessori di veicoli.

L'utilizzo del domicilio digitale avviene mediante infrastrutture e piattaforme già previste dalla normativa vigente. Le attività di acquisizione, gestione e utilizzo del domicilio digitale dei titolari di patente sono svolte nell'ambito delle procedure amministrative già esistenti e mediante infrastrutture digitali previste dalla normativa vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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

Il Capo IX reca, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, la disciplina delle regole di comportamento applicabili all'autotrasporto di persone e di cose, con particolare riguardo alla sistemazione del carico, al trasporto di merci pericolose, alle norme sociali europee sui tempi di guida e di riposo, all'utilizzo del tachigrafo, alla responsabilità delle imprese di trasporto, ai limitatori di velocità, ai trasporti eccezionali, ai carri allegorici e al trasporto professionale di passeggeri.

Le disposizioni hanno natura prevalentemente tecnica, regolatoria, precettiva e di coordinamento con la normativa unionale e internazionale vigente.

Sotto il profilo finanziario, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuove autorizzazioni di spesa. Le attività autorizzatorie, tecniche, ispettive e di controllo sono svolte dalle amministrazioni competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate. Gli eventuali oneri relativi a dispositivi, certificazioni, autorizzazioni, equipaggiamenti, scorte, adempimenti documentali e organizzativi restano a carico degli operatori economici e dei soggetti interessati.

Articolo 101 ***Sistemazione del carico.*** La disposizione disciplina gli obblighi relativi alla corretta sistemazione del carico sui veicoli adibiti al trasporto di cose, richiamando le prescrizioni della direttiva 2014/47/UE.

La norma, di nuova introduzione, introduce obblighi di verifica a carico del conducente, ove presente alle operazioni di carico e scarico, ovvero del caricatore con la finalità di rendere effettivo l'obbligo di corretta sistemazione del carico previsto dalla direttiva 2014/47/UE, recepita con il D.M.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

19 maggio 2017, colmando l'assenza di una specifica misura applicativa e rafforzando le garanzie di sicurezza della circolazione. Inoltre, l'articolo è teso a chiarire che la responsabilità per l'inosservanza delle prescrizioni sulla corretta sistemazione del carico grava sul caricatore quando il conducente non abbia potuto assistere alle operazioni di carico, escludendo così la responsabilità di quest'ultimo nei casi in cui la violazione non sia a lui imputabile.

Le attività di controllo rientrano nelle competenze già esercitate dagli organi di polizia stradale.

Gli obblighi di corretta sistemazione e verifica del carico gravano sul conducente o sul caricatore secondo la ripartizione di responsabilità prevista dalla disposizione, mentre i controlli sono svolti dagli organi di polizia stradale nell'ambito delle funzioni già esercitate; non ne derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 102 ***Trasporto di merci pericolose.*** La disposizione, in linea con l'articolo 168 del vigente codice della strada e l'articolo 368 del suo regolamento attuativo, disciplina il trasporto su strada di merci pericolose, mediante rinvio all'Accordo ADR, alla direttiva 2008/68/CE e alla normativa nazionale di recepimento, individuando condizioni, divieti, prescrizioni tecniche, obblighi documentali e responsabilità dei soggetti coinvolti.

La norma si inserisce in un sistema regolatorio già vigente in materia di trasporto di merci pericolose.

Gli eventuali oneri relativi a equipaggiamenti, certificazioni, controlli tecnici, dispositivi di sicurezza e adempimenti previsti dalla disciplina ADR restano a carico degli operatori interessati; le attività autorizzatorie e di controllo sono svolte dagli uffici e dagli organi competenti nell'ambito delle attribuzioni già esercitate, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 103 ***Norme in materia sociale.*** La disposizione coordina la disciplina nazionale con la normativa unionale in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, con particolare riferimento a tempi di guida, interruzioni, periodi di riposo e documentazione di servizio.

La norma attua obblighi già previsti dalla normativa europea vigente.

Le attività di controllo sul rispetto della normativa sociale europea sono svolte dagli organi di polizia stradale, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'Ispettorato nazionale del lavoro nell'ambito delle rispettive competenze già attribuite; la disposizione coordina obblighi già vigenti e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 104 ***Durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto internazionale di persone o di cose che rientrano nell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada.*** La disposizione disciplina i tempi di guida e di riposo dei conducenti soggetti all'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR), nonché gli obblighi documentali e di esibizione dei fogli di registrazione in linea con quanto previsto dall'articolo 178 del vigente codice della strada.

La norma richiama obblighi internazionali già vigenti.

Il controllo degli obblighi documentali e dei tempi di guida e riposo previsti dall'Accordo AETR continua a essere svolto dagli organi e dagli uffici competenti con le risorse disponibili a legislazione vigente, la disposizione non introduce nuovi apparati o funzioni amministrative ulteriori e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 105 ***Responsabilità delle imprese di trasporto in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.*** La disposizione, di nuova introduzione, disciplina gli obblighi organizzativi delle

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

imprese di trasporto in materia di rispetto dei tempi di guida e di riposo, organizzazione del lavoro dei conducenti, conservazione della documentazione e responsabilità per le violazioni commesse.

Gli obblighi organizzativi, documentali e gestionali gravano sulle imprese di trasporto.

Gli obblighi organizzativi, documentali e gestionali sono posti a carico delle imprese di trasporto, mentre le eventuali attività istruttorie degli uffici e dei comandi competenti si inseriscono nei procedimenti sanzionatori già esistenti; non essendo previste nuove strutture o funzioni amministrative, la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 106 ***Uso del tachigrafo.*** La disposizione disciplina l'obbligo di utilizzo del tachigrafo, le modalità di impiego, le violazioni relative alla manomissione o al cattivo funzionamento del dispositivo e le conseguenti comunicazioni agli uffici competenti.

La norma attua e coordina obblighi già previsti dalla normativa unionale e dall'Accordo AETR.

Gli oneri relativi all'installazione, controllo, manutenzione e regolarizzazione del tachigrafo gravano sui soggetti interessati e sulle imprese di trasporto, le attività di controllo, comunicazione e verifica sono svolte dagli organi e dagli uffici competenti nell'ambito delle attribuzioni già esercitate, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 107 ***Responsabilità delle imprese di trasporto sull'uso del tachigrafo nel settore dei trasporti su strada.*** La disposizione disciplina gli obblighi delle imprese di trasporto in materia di corretto utilizzo del tachigrafo, formazione dei conducenti, conservazione dei dati e controlli interni disciplinando tutte le specifiche ipotesi di violazioni del regolamento (CE) 165/2014 in materia di impiego del tachigrafo, commesse dalle imprese di trasporto.

Gli obblighi di formazione, conservazione dei dati, controllo interno e corretto utilizzo del tachigrafo gravano sulle imprese di trasporto, mentre la vigilanza e l'accertamento restano affidati alle amministrazioni già competenti.

Articolo 108 ***Circolazione dei veicoli dotati di limitatore di velocità.*** La disposizione, di nuova introduzione, disciplina l'obbligo di circolazione con limitatore di velocità, nonché i divieti relativi a dispositivi mancanti, non funzionanti, alterati, manomessi o installati in modo non conforme.

La norma ha contenuto tecnico e precettivo.

Gli eventuali oneri relativi all'installazione, manutenzione e ripristino dei limitatori di velocità gravano sui proprietari dei veicoli e sulle imprese di trasporto; le attività di controllo sono svolte dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate e, pertanto, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 109 ***Circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizione di eccezionalità.*** L'articolo, in linea con l'articolo 10 del vigente codice della strada, disciplina la circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità, subordinandola al rilascio dell'autorizzazione e al rispetto delle relative prescrizioni.

Gli oneri connessi alle autorizzazioni, alle verifiche tecniche, alle scorte e alle prescrizioni di circolazione restano a carico dei soggetti interessati, mentre le attività autorizzatorie e di controllo sono svolte dagli enti e dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate; la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 110 ***Circolazione dei carri allegorici.*** La disposizione, di nuova introduzione, disciplina le condizioni di circolazione dei carri allegorici durante le manifestazioni e nei trasferimenti su strade aperte al traffico, prevedendo autorizzazioni e, ove richiesta, scorta tecnica.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Gli oneri relativi all'organizzazione della manifestazione, alla scorta tecnica e agli adempimenti prescritti restano a carico dei soggetti interessati, mentre le attività autorizzatorie sono svolte dagli enti proprietari o gestori delle strade e dai Comuni nell'ambito delle competenze già esercitate; non ne derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 111 ***Trasporto di passeggeri su autobus NCC e di linea.*** L'articolo, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina gli obblighi del conducente di autobus destinati al noleggio con conducente o ai servizi di linea, con riferimento al numero massimo di passeggeri, ai dispositivi antincendio, alle uscite di sicurezza e alla corretta sistemazione dei passeggeri.

La norma disciplina obblighi di comportamento e verifica a carico dei conducenti e degli operatori del servizio in linea di continuità con l'assetto normativo vigente.

Gli obblighi di verifica, corretta sistemazione dei passeggeri e rispetto delle dotazioni di sicurezza gravano sui conducenti e sugli operatori del servizio, mentre le attività di controllo sono svolte dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate; la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

CAPO X – DELLE ATTIVITÀ INERENTI AI VEICOLI ED AI CONDUCENTI

Il Capo X disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le attività relative alla produzione, importazione, commercializzazione, omologazione e controllo dei veicoli, dei dispositivi di equipaggiamento, della segnaletica stradale, delle attività di formazione dei conducenti e delle campagne di richiamo.

Le disposizioni hanno natura prevalentemente tecnica, regolatoria, repressiva e di vigilanza del mercato, essendo dirette a garantire la conformità dei veicoli, dei dispositivi e delle attività connesse alla sicurezza della circolazione.

Sotto il profilo finanziario, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuove autorizzazioni di spesa. Le attività di controllo, vigilanza, autorizzazione, omologazione e verifica rientrano nelle competenze già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dalle Province, dagli organi di controllo e dagli altri soggetti competenti. Gli eventuali oneri relativi ad adeguamenti, certificazioni, controlli, ispezioni, richiami e misure correttive restano a carico degli operatori economici e dei soggetti interessati.

Articolo 112 ***Fabbricazione e distribuzione veicoli e dispositivi di equipaggiamento non conformi*** La disposizione, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, vieta la produzione, importazione, commercializzazione e distribuzione di veicoli, componenti, dispositivi di equipaggiamento, targhe, contrassegni e sistemi non conformi alla disciplina del codice e alle prescrizioni di omologazione o approvazione.

La norma ha contenuto repressivo e di vigilanza del mercato.

Le attività di omologazione, approvazione, vigilanza e verifica di conformità restano affidate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e agli organismi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate; gli eventuali oneri di adeguamento o ritiro dei prodotti non conformi gravano sugli operatori economici interessati, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 113 ***Falsità relative ai documenti provvisori di circolazione e di guida ed alle revisioni periodiche.*** La disposizione, in linea con gli articoli 80 e 92 del vigente codice della strada, disciplina il divieto di rilascio abusivo di documenti provvisori di circolazione e di guida e le violazioni relative alle revisioni periodiche effettuate dalle imprese autorizzate.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Le previsioni, che non introducono innovazioni sostanziali rispetto alla disciplina vigente, hanno natura repressiva, autorizzatoria e di vigilanza.

Le attività ispettive e di controllo sulle imprese autorizzate sono svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito delle competenze già attribuite, mentre gli oneri necessari per consentire l'effettuazione delle verifiche restano a carico delle imprese autorizzate; la disposizione non determina quindi nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 114 ***Attività vietate connesse alla segnaletica stradale.*** L'articolo, che riprende l'articolo 45 del vigente codice della strada, vieta la produzione, importazione e commercializzazione di segnaletica stradale, dispositivi di controllo e apparecchiature per l'accertamento delle violazioni non conformi o difformi dai provvedimenti di approvazione o omologazione.

La norma ha contenuto tecnico, regolatorio e repressivo.

Le attività di approvazione, omologazione, vigilanza e revoca dei provvedimenti relativi alla segnaletica e ai dispositivi di controllo rientrano nelle competenze già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; non essendo previste nuove strutture o procedure onerose, la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 115 ***Attività vietate connesse alla formazione dei conducenti.*** La disposizione, che riprende l'articolo 123 del vigente codice della strada, disciplina i divieti relativi all'esercizio abusivo dell'attività di autoscuola e allo svolgimento non autorizzato delle attività di insegnamento teorico e istruzione pratica alla guida.

La norma ha natura repressiva e di vigilanza.

Le attività di accertamento, controllo e adozione delle misure conseguenti all'esercizio abusivo dell'attività di autoscuola o di istruzione alla guida rientrano nelle competenze già esercitate dalle Province e dagli enti territorialmente competenti; la disposizione non richiede risorse aggiuntive e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 116 ***Attività connesse alla produzione dei veicoli in conformità alle disposizioni dei Regolamenti europei.*** La disposizione, di nuova introduzione, coordina il sistema nazionale con la normativa unionale in materia di omologazione dei veicoli, vigilanza del mercato, obblighi dei costruttori, operatori economici, operatori indipendenti e servizi tecnici, introducendo sanzioni per violazioni delle disposizioni dei regolamenti europei.

La norma richiama obblighi già previsti dalla disciplina europea vigente.

Le attività di vigilanza, controllo della conformità, verifica delle omologazioni e adozione delle misure correttive sono svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito delle competenze già attribuite, mentre gli obblighi economici derivanti dalla disciplina gravano sugli operatori del settore; ne consegue l'assenza di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 117 ***Attività connesse alla produzione di veicoli e alle operazioni di richiamo.*** La disposizione, che riprende l'articolo 80-bis del vigente codice della strada, disciplina gli obblighi dei costruttori relativi alle campagne di richiamo dei veicoli che presentano rischi per la salute o la sicurezza, compresi gli obblighi informativi verso proprietari e utilizzatori e l'inserimento dei dati nell'elenco telematico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Gli oneri relativi alle campagne di richiamo, all'informazione degli utenti e agli interventi correttivi sui veicoli gravano integralmente sui costruttori interessati.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

L'elenco telematico si inserisce nell'ambito delle infrastrutture informatiche e delle banche dati già disponibili presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La gestione dello stesso avviene con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e non determina, pertanto, nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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

Il Capo XI disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le condizioni di circolazione su strada dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali, con particolare riferimento ai limiti di sagoma e massa, alla circolazione in condizioni di eccezionalità, al traino e all'impiego su strada delle macchine operatrici.

Le disposizioni hanno natura prevalentemente tecnica, regolatoria e precettiva e si coordinano con le disposizioni dei Titoli VI e VII in materia di caratteristiche costruttive, dispositivi di equipaggiamento, autorizzazioni e circolazione eccezionale.

Sotto il profilo finanziario, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuove autorizzazioni di spesa. Le attività autorizzatorie, tecniche e di controllo sono svolte dalle amministrazioni competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate. Gli eventuali oneri relativi ad autorizzazioni, scorte tecniche, indennizzi di usura, dispositivi di segnalazione, verifiche e adempimenti connessi alla circolazione restano a carico dei soggetti interessati.

Articolo 118 ***Sagome e masse limite dei veicoli agricoli e forestali.*** L'articolo, che riprende l'articolo 104 del vigente codice della strada, disciplina i limiti di sagoma e massa dei veicoli agricoli e forestali, nonché le condizioni per la circolazione delle macchine agricole eccezionali.

La norma ha contenuto tecnico e regolatorio.

Le attività autorizzatorie relative alla circolazione dei veicoli agricoli e forestali eccezionali rientrano nei procedimenti già previsti dalla normativa vigente.

Gli oneri relativi ad autorizzazioni, scorte tecniche, indennizzi di usura, dispositivi supplementari di segnalazione e verifiche dell'itinerario restano a carico dei soggetti interessati, mentre le attività autorizzatorie sono svolte secondo procedimenti già previsti; la disposizione non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 119 ***Traino di veicoli agricoli e forestali.*** La disposizione, che riprende l'articolo 105 del vigente codice della strada, disciplina la formazione dei convogli agricoli e forestali e le condizioni per il traino di rimorchi e attrezzature intercambiabili.

La disposizione ha natura tecnica e precettiva.

Le verifiche relative a dimensioni, massa rimorchiabile, dispositivi di frenatura e compatibilità tecnica restano ricomprese nelle ordinarie attività di controllo, mentre gli eventuali oneri di adeguamento o regolarizzazione gravano sui proprietari e utilizzatori dei veicoli, non sono pertanto configurabili nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 120 ***Circolazione su strada delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali.*** L'articolo, che riprende gli articoli 58 e 114 del vigente codice della strada, disciplina le condizioni di circolazione su strada delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali,

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

limitandone l'impiego al trasferimento o allo spostamento di cose connesse al ciclo operativo e richiamando i limiti tecnici di sagoma, massa e dispositivi.

La norma ha contenuto tecnico, regolatorio e di sicurezza.

Le autorizzazioni eventualmente necessarie per macchine eccedenti i limiti di sagoma o massa rientrano nei procedimenti già previsti per la circolazione in condizioni di eccezionalità.

La disposizione è attuata attraverso procedimenti autorizzatori, verifiche tecniche e attività di controllo già previsti dall'ordinamento; i relativi oneri gravano sui soggetti interessati e non comportano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

TITOLO III – APPLICAZIONE SANZIONI AMMINISTRATIVE

CAPO I – SANZIONI AMMINISTRATIVE.

Il Capo I reca la disciplina generale delle sanzioni amministrative pecuniarie applicabili alle violazioni previste dal codice della strada, definendone i criteri di quantificazione, le ipotesi di aumento e riduzione, il regime della responsabilità solidale, nonché le regole relative al concorso e alla pluralità di violazioni. Le disposizioni hanno carattere precettivo e procedimentale e sono attuate dagli organi di polizia stradale, dalle Prefetture e dagli enti competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

In particolare, l'intervento recato dal Capo I si inserisce in un più ampio processo di razionalizzazione dell'apparato sanzionatorio amministrativo, volto a ricondurre in un quadro unitario, omogeneo e più facilmente applicabile le conseguenze previste per le violazioni delle norme di comportamento, superando la frammentazione e la stratificazione della disciplina vigente.

Articolo 121 – Sanzioni amministrative pecuniarie previste per la violazione delle norme dei titoli II, III e IV.

L'articolo, di nuova introduzione, individua il quadro generale delle sanzioni amministrative pecuniarie, delle sanzioni amministrative accessorie e della decurtazione dei punti dalla patente di guida applicabili alle violazioni delle disposizioni contenute nei Titoli II, III e IV del presente codice.

La disposizione assume rilievo sistematico centrale nell'economia del nuovo codice, in quanto opera una riorganizzazione dell'apparato sanzionatorio, prevedendo che, salvo che il fatto costituisca reato, chiunque viola le disposizioni dei Titoli II, III e IV sia punito con le sanzioni amministrative pecuniarie e con le sanzioni amministrative accessorie riportate nella Tabella 1 allegata al codice, che ne costituisce parte integrante. In tal modo, il sistema sanzionatorio viene ricondotto ad uno schema unitario, ordinato e immediatamente consultabile, nel quale sono riportati, per ciascuna violazione, l'importo della sanzione pecuniaria, l'eventuale sanzione accessoria e l'eventuale decurtazione del punteggio dalla patente di guida.

La scelta di collocare le sanzioni nella Tabella 1 risponde a una finalità di semplificazione, razionalizzazione e maggiore intellegibilità del sistema. Essa consente di superare la frammentazione dell'attuale disciplina, nella quale le sanzioni risultano distribuite all'interno delle singole disposizioni del codice vigente, spesso secondo schemi non omogenei e con formulazioni stratificate nel tempo. Nel nuovo impianto, invece, la norma precettiva e la conseguenza sanzionatoria sono coordinate attraverso un rinvio tabellare, preservando al tempo stesso il principio di legalità e determinatezza, poiché la tabella costituisce parte integrante del codice.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

La descrizione delle norme di comportamento contenuta nella Tabella 1 ha valore meramente indicativo e serve a consentire una più agevole individuazione della fattispecie da parte degli operatori e degli utenti. Ai fini dell'esatta individuazione del comportamento vietato e della conseguente violazione, resta fermo il riferimento alle corrispondenti norme sostanziali recate dai Titoli II, III e IV. Tale precisazione evita che la formulazione sintetica contenuta nella tabella possa assumere valore autonomo rispetto alla disposizione precettiva, garantendo coerenza sistematica e certezza applicativa.

Rispetto alla normativa vigente, la disposizione introduce una profonda riorganizzazione dell'apparato sanzionatorio. In primo luogo, gli importi delle sanzioni amministrative pecuniarie sono stati rimodulati secondo criteri di maggiore uniformità e proporzionalità, riducendo il numero delle attuali fasce sanzionatorie e procedendo, in via generale, a una razionalizzazione degli importi vigenti: si realizza, infatti, il passaggio da importi non omogenei, derivanti dagli aggiornamenti periodici succedutisi nel tempo, a fasce più ordinate e di più agevole applicazione. In secondo luogo, la Tabella 1 opera una sistematizzazione delle sanzioni amministrative accessorie, coordinandole con le nuove categorie previste dal codice.

Restano escluse dalla Tabella 1 solo le disposizioni relative alle violazioni del codice della strada del Titolo VIII, legate ai titoli abilitativi e alla circolazione dei veicoli per specifici usi professionali, destinazioni o usi commerciali, per le quali – per esigenze di chiarezza e organicità – le sanzioni restano disciplinate nell'articolato del codice.

Nel merito, la Tabella 1 risulta articolata in 824 fattispecie, riprese dalle fattispecie previste a legislazione vigente, con l'eccezione di 124 fattispecie, non espressamente previste nell'attuale disciplina codicistica, che sono state introdotte con l'intento di riportare nella normativa primaria sanzioni afferenti alle violazioni del codice della strada previste nel regolamento o comunque introdotte in virtù di orientamenti interpretativi finalizzati a desumere dalle norme di comportamento generali le sanzioni per condotte contrarie alle esigenze di sicurezza pubblica e ordinata circolazione per le quali il codice vigente non prevede uno specifico regime sanzionatorio. Con riferimento a tali fattispecie, le modifiche introdotte sono pertanto finalizzate ad esplicitare obblighi, limiti o divieti sostanziali in molti casi già desumibili dalle regole generali relative alla circolazione stradale o dagli orientamenti giurisprudenziali di settore, nonché a definire in maniera univoca il relativo regime sanzionatorio, contribuendo così a chiarire il quadro applicativo e a garantire maggiore effettività alle norme di comportamento.

Con specifico riferimento alle sanzioni amministrative pecuniarie, si evidenzia che ciascuna sanzione, in continuità con quanto previsto a legislazione vigente, è associata a un minimo e massimo edittale: l'importo minimo è quello ordinariamente applicato nei verbali di notifica con applicazione della sanzione in forma ridotta, mentre il limite massimo (oggi fissato in misura pari al quadruplo del minimo, per esigenze di razionalizzazione e coerenza) viene utilizzato come parametro solo nei casi previsti dal codice (a titolo esemplificativo, in caso di pagamento oltre il termine).

Il sistema sanzionatorio applicato a legislazione vigente organizza le sanzioni, con i relativi minimi e massimi edittali, in 82 fasce. Per esigenze di semplificazione, la tabella allegata al presente schema di codice ne riduce invece il numero in 27 fasce, con limiti edittali che incrementano progressivamente da 25 a 100 euro, da 40 a 160 euro, da 80 a 320 euro, da 150 a 600 euro, e così via.

La ricollocazione delle fattispecie nelle nuove fasce edittali è stata operata al fine di assicurare la neutralità degli effetti del riordino rispetto ai principi di proporzionalità della sanzione alla gravità della condotta e in generale agli obiettivi di tutela della sicurezza stradale. In coerenza con tale approccio, la rideterminazione delle fasce edittali e la relativa associazione alle fattispecie sanzionate

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

non comportano effetti di aggravamento degli importi pecuniari se non nei casi in cui, in ragione anche dei tassi di incidentalità, l'attuale regime sanzionatorio è stato ritenuto inadeguato rispetto alla gravità della condotta o alle esigenze di deterrenza rispetto a comportamenti ritenuti socialmente pericolosi. Ne deriva una generalizzata neutralità della riorganizzazione rispetto agli importi vigenti (fatte salve le esigenze di arrotondamento dei minimi e massimi edittali, per mere esigenze di semplicità di calcolo) e una puntuale e ragionata ponderazione delle ipotesi di variazione sostanziale dei limiti minimi e massimi, motivata dalle ragioni sopra illustrate e di seguito dettagliate con il riferimento a casi concreti.

Quanto agli aumenti più significativi rispetto alla disciplina vigente, l'intervento concentra l'inasprimento sulle condotte con maggiore attitudine lesiva della sicurezza stradale. Ad esempio, la violazione di precedenza da parte di chi cambia corsia passa da 42-173 a 80-320 euro, mentre la violazione del divieto di retromarcia sulle carreggiate, sulle rampe, sugli svincoli e sulle corsie per la sosta di emergenza delle autostrade e delle strade extraurbane principali passa da 430-1.731 a 500-2.000 euro. Per la circolazione di veicoli non ammessi sulle piste ciclabili la sanzione passa da euro 476–1.731 a euro 500–2.000. Per la circolazione, su autostrade e strade extraurbane principali, con oggetti non solidamente assicurati o sporgenti oltre i limiti consentiti, nonché con veicoli a tenuta non stagna o con carico scoperto suscettibile di dispersione, la sanzione è elevata da euro 430–1.731 a euro 500–2.000, con conferma della decurtazione di 4 punti.

Analogo rafforzamento è previsto per alcune manovre ad alto rischio. La retromarcia sulle carreggiate, rampe, svincoli e corsie di emergenza delle autostrade e delle strade extraurbane principali è punita con sanzione da euro 500 a euro 2.000, rispetto al previgente importo da euro 430 a euro 1.731, con decurtazione di 10 punti. È inoltre introdotta la specifica sanzione da euro 250 a euro 1.000, con decurtazione di 5 punti, per la retromarcia sulle carreggiate delle strade a senso unico di marcia dove è vietata la sosta. Per alcune violazioni in materia di precedenza, la nuova disciplina prevede un aumento selettivo: ad esempio, la violazione di precedenza da parte di chi effettua manovre di immissione nel traffico, retromarcia o inversione passa da euro 42–173 a euro 80–320; analogamente, la violazione di precedenza da parte di chi cambia corsia passa da euro 42–173 a euro 80–320.

Sono inoltre stati rafforzati o resi più puntuali i presidi sanzionatori relativi a condotte che incidono sull'effettività dei controlli e sulla sicurezza complessiva della circolazione, con particolare riferimento all'obbligo assicurativo, che oggi registra livelli molto elevati di evasione e elusione. In materia di assicurazione obbligatoria, la circolazione senza copertura passa da euro 866–3.464 a euro 1.000–4.000, con divieto di marcia a tempo indeterminato e divieto di guida per quindici giorni; in caso di esibizione di assicurazione falsa o contraffatta, la sanzione è fissata da euro 1.400 a euro 5.600, rispetto alla precedente fascia euro 866–3.464, con divieto di marcia e divieto di guida per trenta giorni. Analogamente, per la violazione dell'obbligo assicurativo da parte del proprietario che consenta la circolazione del veicolo privo di copertura, la sanzione è stabilita da euro 1.000 a euro 4.000, rispetto alla fascia previgente euro 866–3.464.

In relazione alle 124 fattispecie di nuova introduzione, sono state introdotte specifiche sanzioni per comportamenti pericolosi non autonomamente presidiati dalla disciplina vigente. A titolo esemplificativo, è ora espressamente sanzionata l'accensione di fuochi o lo svolgimento di attività idonee a produrre fumo, nebbie o vapori tali da limitare la visibilità sulla strada, con sanzione da euro 250 a euro 1.000; il campeggio o attendamento al di fuori delle aree appositamente attrezzate, con sanzione da euro 80 a euro 320; lo svolgimento, su autostrade e strade extraurbane principali o relative pertinenze, di riunioni, giochi o altre azioni suscettibili di creare pericolo per la sicurezza della circolazione, con sanzione da euro 40 a euro 160. È inoltre introdotta, in materia di pubblicità, la

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

sanzione da euro 400 a euro 1.600 per la collocazione di forme pubblicitarie in abbinamento ai segnali stradali al di fuori dei casi consentiti.

Sono state altresì tipizzate nuove condotte pericolose nell'ambito della circolazione. Tra queste, la violazione del divieto di percorrere la corsia di sinistra adiacente allo spartitraffico centrale a velocità inferiore a 100 km/h, punita con sanzione da euro 40 a euro 160; la violazione degli obblighi in presenza di rotatorie, con sanzione da euro 40 a euro 160; la circolazione nelle corsie di emergenza su strade diverse da autostrade ed extraurbane principali, punita con sanzione da euro 250 a euro 1.000 e decurtazione di 4 punti; nonché la violazione dell'obbligo di creare uno spazio sufficiente per il transito dei mezzi di soccorso e dei motocicli in caso di code, con sanzione da euro 80 a euro 320 e decurtazione di 2 punti.

L'intervento introduce inoltre sanzioni autonome per condotte prima non specificamente presidiate, in particolare a tutela degli utenti vulnerabili. Sono previste, tra l'altro, sanzioni da euro 40 a euro 160 per i ciclisti che effettuano improvvisi scarti o movimenti a zig-zag, che omettono le cautele prescritte negli attraversamenti o che non conducono il veicolo a mano quando siano di intralcio o pericolo per i pedoni. Per i monopattini elettrici sono introdotte sanzioni da euro 40 a euro 160 per condotte quali la circolazione sui marciapiedi o sui passaggi pedonali, l'esecuzione di scatti improvvisi o movimenti a zig-zag, l'attraversamento della carreggiata in condizioni di traffico senza condurre il mezzo a mano e la mancata adozione delle cautele prescritte sulle piste ciclabili.

Da ultimo, si segnala che alcune delle più significative novità della riforma riguardano la disciplina della violazione dei limiti di velocità, in rapporto all'obiettivo di parametrare l'entità delle sanzioni al grado di offensività della condotta, prevedendo importi che aumentano proporzionalmente al superamento del limite di velocità.

Se infatti, l'articolo 142 del codice vigente prevede 4 fasce sanzionatorie universali che si applicano su qualsiasi tipo di strada e a prescindere dal limite di velocità fissato, fatto salvo l'aggravamento previsto per l'ambito urbano, in caso di recidiva. Secondo l'apparato sanzionatorio vigente, il conducente che viaggia a 60 km/h, superando di 30 km il limite di 30 fissato in ambito urbano, e il conducente che viaggia a 160 km/h, superando sempre di 30 km il limite di 130 fissato in autostrada, vengono puniti allo stesso modo, con una sanzione di 173 euro. Parimenti, il conducente che viaggia a 95 km/h, superando di 45 km il limite di 50 fissato in ambito urbano, e il conducente che viaggia a 175 km/h, superando sempre di 45 km il limite di 130 fissato in autostrada, vengono puniti allo stesso modo, con una sanzione di 543 euro e la sospensione della patente da 1 a 3 mesi. Inoltre, chi supera il limite di 130 in autostrada è soggetto alla medesima sanzione (da 173 a 694) sia se viaggia a 141 Km/h, sia se viaggia a 170 km/h (perché rientra nella medesima fascia sanzionatoria – 11-40 km/h).

Il nuovo codice intende ovviare a tali profili di irragionevolezza attraverso l'introduzione di un nuovo regime di determinazione delle sanzioni pecuniarie che, in considerazione della maggiore pericolosità della condotta, aumenta proporzionalmente a seconda dell'entità del superamento del limite. In particolare, ad ognuna delle fattispecie sanzionatorie legate alla velocità viene associata una sanzione il cui importo unitario (10 o 5 euro) è moltiplicato per ogni km/h di superamento del limite di velocità in concreto realizzato.

La finalità complessiva della riforma sanzionatoria è, dunque, quella di rendere il sistema più chiaro, proporzionato ed effettivo, concentrando l'inasprimento sulle condotte realmente pericolose e introducendo presidi sanzionatori per comportamenti che, pur rilevanti sotto il profilo della sicurezza, non risultavano adeguatamente tipizzati. Tale impostazione mira a promuovere, nel medio periodo, comportamenti più prudenti e rispettosi delle regole di circolazione, rafforzando la funzione

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

deterrente delle sanzioni, con possibile riduzione progressiva delle violazioni più pericolose, dell'incidentalità e, conseguentemente, anche delle attività di accertamento, intervento e gestione amministrativa connesse ai sinistri stradali.

Tanto premesso sulle motivazioni generali e specifiche che giustificano la rimodulazione del sistema sanzionatorio, con riferimento ai profili squisitamente finanziari delle modifiche incidenti sulle sanzioni amministrative pecuniarie, si riportano, di seguito, i dati disponibili, relativi alle sanzioni di competenza degli enti territoriali nel quinquennio 2019-2024, raccolti dall'Osservatorio nazionale sulle sanzioni per le violazioni del Codice della strada, istituito ai sensi dell'articolo 9, comma 1-ter, del decreto-legge n. 75 del 2023 con il decreto ministeriale n. 12 del 20 gennaio 2025.

Proventi			
ID	Art. 208	Art. 142	TOTALE
Amm. Prov. 2019	18.884.058,66 €	49.988.745,27 €	68.872.803,93 €
Citta Metropolitane 2019	3.240.321,75 €	36.805.166,16 €	40.045.487,91 €
Comuni 2019	981.429.666,23 €	219.754.079,11 €	1.201.183.745,34 €
Unioni 2019	32.208.806,47 €	17.937.807,71 €	50.146.614,18 €
2019	*1.035.762.853,11 €*	*324.485.798,25 €*	*1.360.248.651,36 €*
Amm. Prov. 2020	12.203.580,49 €	54.974.884,24 €	67.178.464,73 €
Citta Metropolitane 2020	2.002.510,47 €	12.253.512,02 €	14.256.022,49 €
Comuni 2020	699.794.481,68 €	178.567.687,92 €	878.362.169,60 €
Unioni 2020	25.657.928,95 €	14.662.699,06 €	40.320.628,01 €
2020	*739.658.501,59 €*	*260.458.783,24 €*	*1.000.117.284,83 €*
Amm. Prov. 2021	12.495.219,24 €	66.275.636,67 €	78.770.855,91 €
Citta Metropolitane 2021	2.830.074,09 €	34.840.663,60 €	37.670.737,69 €
Comuni 2021	843.640.893,73 €	248.499.288,64 €	1.092.140.182,37 €
Unioni 2021	37.426.526,66 €	24.508.060,29 €	61.934.586,95 €
2021	*896.392.713,72 €*	*374.123.649,20 €*	*1.270.516.362,92 €*
Amm. Prov. 2022	18.236.345,10 €	85.282.954,87 €	103.519.299,97 €
Citta Metropolitane 2022	3.947.586,21 €	25.748.197,80 €	29.695.784,01 €
Comuni 2022	1.151.208.316,84 €	311.786.589,19 €	1.462.994.906,03 €
Unioni 2022	42.547.186,05 €	25.349.778,72 €	67.896.964,77 €
2022	*1.215.939.434,20 €*	*448.167.520,58 €*	*1.664.106.954,78 €*
Amm. Prov. 2023	17.857.258,18 €	101.358.152,17 €	119.215.410,35 €
Citta Metropolitane 2023	3.950.889,37 €	66.083.389,65 €	70.034.279,02 €
Comuni 2023	1.305.854.804,77 €	319.175.879,83 €	1.625.030.684,60 €
Unioni 2023	44.739.766,27 €	25.924.111,91 €	70.663.878,18 €
2023	*1.372.866.304,51 €*	*512.541.533,56 €*	*1.885.407.838,07 €*
Amm. Prov. 2024	21.045.533,36 €	95.179.741,87 €	116.225.275,23 €
Citta Metropolitane 2024	5.447.080,98 €	86.229.113,04 €	91.676.194,02 €
Comuni 2024	1.405.403.607,17 €	323.492.873,09 €	1.728.896.480,26 €
Unioni 2024	47.106.501,03 €	26.576.158,23 €	73.682.659,26 €
2024	*1.479.002.722,54 €*	*531.477.886,23 €*	*2.010.480.608,77 €*

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

La neutralità finanziaria delle modifiche introdotte sarà, garantita, dal mantenimento del riparto delle sanzioni previsto dall'articolo 148, che ripropone quanto già previsto a legislazione vigente e dall'applicazione delle specifiche regole di contabilità pubblica che prevedono sia l'iscrizione in bilancio delle predette entrate sia appositi accantonamenti nel fondo crediti di dubbia esigibilità.

La disposizione non istituisce nuove strutture amministrative, non richiede l'attivazione di nuovi organismi, non comporta incrementi delle dotazioni organiche e non determina l'acquisizione di nuove risorse strumentali o informatiche. L'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, delle sanzioni accessorie e delle decurtazioni di punteggio continua a essere effettuata dagli organi accertatori, dalle Prefetture, dagli enti competenti e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito delle funzioni già esercitate e mediante gli archivi e i sistemi informativi già operativi, inclusi l'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida e gli archivi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Parimenti, l'applicazione delle sanzioni amministrative accessorie e della decurtazione dei punti avviene nell'ambito dei procedimenti già previsti e tramite gli strumenti già disponibili. Gli eventuali costi connessi all'esecuzione di misure accessorie, quali rimozione, custodia, ripristino, regolarizzazione, adeguamento tecnico o ulteriori adempimenti conseguenti alla violazione, restano ove previsto a carico del trasgressore, dell'obbligato in solido o del soggetto interessato, secondo la disciplina generale del codice.

Articolo 122 ***Principi generali per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie.*** La disposizione reca i principi generali per la determinazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, riprendendo le previsioni contenute all'articolo 195 del vigente codice della strada.

È confermata la previsione di limiti minimi (25 euro) e massimi (quarantamila) applicabili. Si conferma anche la regola (comma 3) per cui, in caso di concorso di più persone, la sanzione è applicata per intero a ciascun obbligato.

Rispetto alle previsioni vigenti, è stata invece eliminata la periodicità automatica biennale dell'aggiornamento della misura delle sanzioni amministrative pecuniarie alle variazioni dell'indice inflattivo. Si evidenzia, infatti, che l'automatico adeguamento all'inflazione previsto a legislazione vigente è stato oggetto negli ultimi esercizi finanziari di reiterate sospensioni, disposte per legge. Il riferimento è, in particolare, all'articolo 1, comma 497, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, modificato dall'articolo 7, comma 4, del decreto-legge 27 dicembre 2024, n. 202, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 2025, n. 15, e, successivamente, dall'articolo 9, comma 1, lett. a) e b), del decreto-legge 31 dicembre 2025, n. 200, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2026, n. 26, che ha sospeso l'aggiornamento biennale delle sanzioni amministrative pecuniarie per gli anni 2023, 2024, 2025 e 2026. Tali sospensioni, prorogate per quattro anni, confermano l'esigenza di un meccanismo più flessibile di adeguamento degli importi delle sanzioni pecuniarie, che consenta margini di discrezionalità e formule di adattamento alle variazioni dell'inflazione di medio periodo.

In risposta a tali esigenze, la nuova disposizione prevede che l'aumento possa essere disposto solo in caso di una variazione significativa dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (pari almeno al 5%), rilevata in rapporto all'ultima variazione delle sanzioni al codice della strada. Al verificarsi di tale variazione, la determinazione in merito all'incremento degli importi delle sanzioni è affidata ad un decreto di aggiornamento, adottato dai Ministri competenti, che costituisce esercizio di attività amministrativa e regolatoria già rientrante nelle attribuzioni istituzionali delle amministrazioni interessate. Le attività previste sono svolte nell'ambito delle

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza determinare nuovi fabbisogni organizzativi o finanziari.

Articolo 123 ***Aumento delle sanzioni amministrative.*** L'articolo, di nuova introduzione, disciplina le ipotesi nelle quali la sanzione amministrativa pecuniaria prevista dalla Tabella 1 per le violazioni delle disposizioni contenute nei Titoli II, III e IV è aumentata in ragione di specifiche circostanze aggravanti. La disposizione dà attuazione al criterio di delega relativo alla personalizzazione e alla maggiore proporzionalità della risposta sanzionatoria, introducendo un sistema graduato di aumenti collegato alla maggiore offensività della condotta, alla particolare pericolosità del contesto in cui la violazione è commessa ovvero alla condizione soggettiva del conducente o del veicolo.

In particolare, sono previsti aumenti di diversa entità, pari a un decimo, a un quinto, a un terzo, alla metà ovvero al raddoppio della sanzione, a seconda della ricorrenza di situazioni ritenute meritevoli di un trattamento più severo. Tra tali situazioni rientrano, ad esempio, la commissione della violazione con veicoli o complessi veicolari di particolare massa, da parte di neopatentati, in caso di recidiva, da parte di conducenti con punteggio ridotto o esaurito, alla guida di veicoli destinati al trasporto di scolari, minori o persone con disabilità motoria, in autostrada o su strada extraurbana principale, con veicoli non revisionati da oltre sei mesi, ovvero in presenza di condizioni particolarmente gravi quali lo stato di ebbrezza o l'assunzione di sostanze stupefacenti, il trasporto di merci pericolose, la guida durante il divieto di guida, l'esibizione o l'utilizzo di documenti falsi, la circolazione con veicolo privo di targa o con targa contraffatta, manomessa o alterata, con veicolo sottoposto a divieto di marcia o a sequestro amministrativo, senza copertura assicurativa, senza patente o in occasione di sinistri con conseguenze lesive particolarmente gravi.

È altresì previsto l'aumento di un terzo della sanzione amministrativa pecuniaria qualora le violazioni di cui agli articoli 49, 50, 51, comma 12, 52, 53, comma 8, 54, 56, 57, comma 11, lett. b), 103, 104, 105, 106, 107 e 108 siano commesse dalle ore 22.00 alle ore 7.00. La disposizione riproduce il contenuto dell'articolo 195, comma 2-bis, del vigente codice della strada, che prevede il medesimo aggravamento per tali violazioni quando commesse in orario notturno (quali violazione dei limiti di velocità, violazione di precedenza, violazione della segnaletica stradale). Per quanto attiene alla destinazione dell'incremento della sanzione al Fondo di cui all'articolo 6-*bis* del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, così come previsto dal medesimo articolo 195, comma 2-*bis*, del vigente codice, la relativa disciplina è stata collocata nell'articolo 291, dedicato alla destinazione dei proventi delle sanzioni.

La norma regola, inoltre, gli effetti delle predette circostanze anche sulla durata delle sanzioni amministrative accessorie, prevedendone l'aumento nei casi espressamente indicati. In tal modo, il sistema sanzionatorio non si limita alla quantificazione base prevista dalla tabella, ma consente di adeguare la conseguenza amministrativa alla concreta gravità della violazione e al rischio prodotto per la sicurezza della circolazione.

La disposizione incide esclusivamente sui criteri di determinazione dell'importo della sanzione pecuniaria e della durata delle sanzioni accessorie, senza introdurre nuovi procedimenti autonomi o nuovi compiti amministrativi. L'applicazione degli aumenti avviene, infatti, nell'ambito dell'ordinario procedimento di accertamento e contestazione delle violazioni, sulla base di elementi già rilevabili dall'organo accertatore o desumibili dagli archivi e dai documenti disponibili secondo la disciplina vigente. Pertanto, le relative attività sono svolte dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Articolo 124 ***Riduzione delle sanzioni amministrative.*** L'articolo, di nuova introduzione, disciplina le ipotesi nelle quali la sanzione amministrativa pecuniaria prevista dalla Tabella 1 per le violazioni delle disposizioni contenute nei Titoli II, III e IV è ridotta in presenza di specifiche circostanze che attenuano la gravità concreta della violazione ovvero valorizzano la tempestiva regolarizzazione della posizione del veicolo o del conducente. La disposizione dà attuazione al criterio di delega relativo alla personalizzazione e alla proporzionalità della risposta sanzionatoria, introducendo un sistema di riduzioni diretto a graduare l'importo dovuto in ragione del comportamento successivo del trasgressore o della minore offensività della condotta.

In particolare, è prevista una riduzione di un quinto quando, a seguito dell'accertamento della violazione, sia richiesto un adempimento volto a regolarizzare la posizione del veicolo o del conducente e tale adempimento sia effettuato entro trenta giorni dalla contestazione immediata o dalla notificazione del verbale. La norma incentiva, quindi, l'adempimento tempestivo e la rimozione della situazione irregolare, collegando la riduzione della sanzione alla concreta collaborazione dell'interessato.

È inoltre prevista una riduzione di un terzo quando la revisione straordinaria o la visita e prova, richieste a seguito dell'accertamento di violazioni riguardanti l'efficienza del veicolo, le modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali o l'alterazione del veicolo, siano effettuate entro trenta giorni. La riduzione è ulteriormente elevata alla metà quando i medesimi adempimenti siano effettuati entro il termine più breve di quindici giorni, in modo da attribuire rilievo alla maggiore tempestività della regolarizzazione tecnica.

La disposizione individua poi ulteriori ipotesi di riduzione della metà, riferite a situazioni nelle quali il legislatore ritiene opportuno modulare la risposta sanzionatoria in relazione alle caratteristiche concrete della condotta. Rientrano in tale ambito la violazione commessa in occasione o a seguito di sinistro stradale da parte di conducente di motociclo o ciclomotore che, al momento dell'accertamento, utilizzava le protezioni prescritte, nonché le violazioni dei divieti di sosta o di fermata commesse alla guida di biciclette, monopattini elettrici, cicli a propulsione, ciclomotori a due ruote o motocicli a due ruote, fermo restando il necessario coordinamento con gli importi già eventualmente ridotti nella tabella.

La disposizione incide esclusivamente sui criteri di determinazione dell'importo della sanzione pecuniaria, senza introdurre nuovi procedimenti autonomi o nuovi compiti amministrativi. L'applicazione delle riduzioni avviene nell'ambito dell'ordinario procedimento di accertamento e gestione della violazione, sulla base della documentazione attestante l'avvenuta regolarizzazione o degli elementi già rilevabili dall'organo accertatore. Le relative attività sono quindi svolte dagli uffici e dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e senza effetti negativi per i bilanci degli enti interessati.

Articolo 125 ***Modalità di applicazione degli aumenti o delle riduzioni delle sanzioni amministrative.*** La disposizione, di nuova introduzione, regola le modalità procedurali per l'applicazione degli aumenti e delle riduzioni delle sanzioni previste dagli articoli precedenti e demanda a un decreto del Ministero dell'interno la definizione delle modalità di presentazione delle relative istanze. L'attività regolatoria prevista rientra nelle competenze istituzionali dell'amministrazione interessata e non richiede risorse aggiuntive. Le verifiche delle istanze sono effettuate dagli uffici e dai comandi competenti nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Articolo 126 ***Principio di solidarietà per il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie.*** La disposizione disciplina il principio di responsabilità solidale per il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie riprendendo quanto previsto dall'articolo 196 del vigente codice della strada.

Rispetto alla vigente normativa, come elemento di novità, per evitare i problemi, riscontrati frequentemente nella prassi, connessi al recupero dei veicoli confiscati, si prevede che quando è prevista l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, se il custode, successivamente alla notifica del decreto di confisca, in violazione dei propri obblighi, non provvede al trasferimento del veicolo alla depositeria incaricata, è esclusa la responsabilità solidale dello Stato per le violazioni commesse dal custode in occasione dell'utilizzo non autorizzato del veicolo indebitamente sottratto alla confisca e che le relative sanzioni amministrative pecuniarie restano a carico del medesimo custode.

La norma non introduce nuovi procedimenti, strutture o adempimenti amministrativi ulteriori rispetto a quelli già previsti. La previsione chiarisce inoltre l'imputazione delle conseguenze sanzionatorie al custode inadempiente, escludendo l'insorgenza di obbligazioni a carico dello Stato e preservando la neutralità finanziaria dell'intervento.

Articolo 127 ***Pluralità di violazioni.*** La disposizione disciplina il concorso e l'assorbimento delle violazioni, nonché le ipotesi di pluralità di illeciti e le correlate procedure di archiviazione e coordinamento tra uffici accertatori in linea di continuità con l'assetto normativo vigente. L'articolo presenta profili procedimentali di maggiore rilievo, in quanto può comportare attività istruttorie, verifiche tra uffici diversi e coordinamento amministrativo. Tali attività sono tuttavia riconducibili alla gestione ordinaria dei procedimenti sanzionatori e sono svolte dagli uffici competenti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Al comma 13 si chiarisce una questione che aveva interessato la prassi amministrativa relativa alla possibilità di applicare le sanzioni per l'impresa in relazione al controllo effettuato e non ai singoli comportamenti illeciti irrilevanti disponendo che quando, in occasione di un controllo su strada, sono contestate al medesimo conducente più violazioni, ai fini dell'applicazione delle disposizioni relative alla responsabilità dell'impresa, le medesime violazioni si considerano come unica violazione e si applica la sanzione prevista per la violazione più grave.

Le previsioni operano nell'ambito della gestione ordinaria dei procedimenti sanzionatori e si limitano a coordinare gli effetti derivanti dalla pluralità di violazioni, senza introdurre nuovi apparati organizzativi o attività ulteriori suscettibili di determinare effetti finanziari negativi.

Articolo 128 ***Morte del trasgressore.*** La disposizione, riprendendo il contenuto dell'articolo 210 del vigente codice della strada, disciplina gli effetti della morte del trasgressore sull'obbligazione derivante dalla violazione amministrativa. La norma si limita a regolare gli effetti estintivi dell'obbligazione sanzionatoria, senza comportare attività amministrative ulteriori, nuove procedure o effetti finanziari a carico della finanza pubblica.

CAPO II - SANZIONI AMMINISTRATIVE ACCESSORIE.

Il Capo II disciplina il sistema delle sanzioni amministrative accessorie conseguenti alle violazioni del codice della strada, con particolare riferimento alle misure incidenti sulla circolazione dei veicoli, sui documenti di guida e di circolazione, nonché sulla disponibilità dei beni utilizzati per commettere gli illeciti. Le disposizioni hanno natura prevalentemente procedimentale ed esecutiva e sono attuate dagli organi di polizia stradale, dalle Prefetture, dal Ministero delle infrastrutture e dei

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

trasporti, dagli enti proprietari o concessionari delle strade, dall'Agenzia del demanio e dai soggetti incaricati della custodia dei veicoli nell'ambito delle competenze già attribuite a legislazione vigente. I profili finanziari di maggiore rilievo riguardano le attività di rimozione, custodia, sequestro, confisca, alienazione e gestione degli archivi informatici; tuttavia le disposizioni prevedono meccanismi di recupero delle spese nei confronti dei soggetti obbligati o l'utilizzo di strutture e sistemi già operativi, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 129 ***Applicazione delle sanzioni accessorie.*** La disposizione, che riprende l'articolo 210 del vigente codice della strada, individua i principi generali, le tipologie e le modalità di applicazione delle sanzioni amministrative accessorie previste dal codice, definendo il quadro delle misure applicabili in conseguenza delle violazioni.

Rispetto alla disciplina vigente: al comma 2 è stato precisato che le spese relative all'accertamento o alla gestione della sanzione accessoria sono a carico degli eredi, in quanto si tratta di obbligazioni civili assunte dal trasgressore o dall'obbligato in solido che si trasmettono, per effetto della morte di questi, agli eredi; al comma 4 è stato previsto, al fine di dettare una disposizione generale per l'applicazione di tutte le sanzioni, che salvo che sia diversamente disposto, nel caso in cui le norme del presente codice prevedono che da una violazione consegua una delle sanzioni accessorie indicate nel presente capo, l'organo accertatore ne dispone l'esecuzione, facendone espressa menzione nel verbale di accertamento consegnato a seguito di contestazione immediata o, in mancanza, in quello oggetto di notificazione. Il verbale così redatto costituisce titolo anche per l'applicazione della sanzione accessoria.

Inoltre, si stabilisce il principio generale volto ad evitare difficoltà applicative sorte nella prassi che: nel calcolo dei termini di durata delle sanzioni amministrative accessorie non si computa l'ora o il giorno in cui è iniziata la decorrenza; in caso di concorso di persone nella violazione, delle sanzioni accessorie eventualmente previste che comportano il divieto di guida risponde solo colui che si trova alla guida del veicolo con il quale è stata commessa la violazione; in caso di pluralità di violazioni si applicano le sanzioni accessorie previste per ciascuna violazione. In ogni caso, quando per effetto di medesima attività di accertamento, sono contestate più violazioni che prevedono sanzioni amministrative accessorie dello stesso tipo aventi durata determinata, la durata complessiva di esse non può superare il triplo della sanzione accessoria prevista per la violazione più grave.

La norma ha carattere procedimentale. Le attività di annotazione negli archivi, esecuzione delle misure e comunicazione tra amministrazioni rientrano nei procedimenti già previsti dalla normativa vigente e sono svolte attraverso sistemi informativi e risorse già disponibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 130 ***Sanzione accessoria dell'obbligo di ripristino dello stato dei luoghi, di rimozione di opere abusive, di cose o veicoli e dell'obbligo di sospendere una determinata attività.*** La disposizione, che riprende l'articolo 211 e l'articolo 23, del vigente codice della strada, disciplina gli obblighi di ripristino dello stato dei luoghi, rimozione di opere, cose o veicoli, cessazione di attività abusive e allontanamento dalla sede stradale. L'articolo detta disposizioni già presenti nell'ordinamento.

Quale elemento di novità si rappresenta che al comma 8 al fine di disciplinare l'esecutività dei provvedimenti e garantire il diritto di difesa si stabilisce che i provvedimenti relativi alle sanzioni sono immediatamente esecutivi. Essi devono essere notificati tempestivamente agli interessati. Avverso tali provvedimenti è ammessa opposizione ai sensi dell'articolo 153.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

La neutralità finanziaria è assicurata dal fatto che le attività sono svolte da amministrazioni già competenti per materia e che le relative spese sono poste a carico del trasgressore o dei soggetti obbligati, mediante le procedure di recupero previste dall'ordinamento.

Articolo 131 ***Sanzioni accessorie riguardanti la marcia dei veicoli sulla strada.*** La disposizione, di nuova introduzione, disciplina le sanzioni accessorie incidenti sulla marcia dei veicoli, quali l'immobilizzazione, il divieto di marcia a tempo determinato o indeterminato, gli obblighi di custodia e le relative annotazioni negli archivi nazionali. Le attività di registrazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e nel Sistema Informativo Interforze sono svolte mediante infrastrutture informatiche già esistenti. La disposizione si limita a sistematizzare in modo organico una procedura prevista in varie disposizioni del Codice attualmente vigente, che viene armonizzata nell'ambito della nuova sanzione accessoria del divieto di marcia. Tutti gli oneri per gli adempimenti previsti sono posti a carico dei trasgressori o dei soggetti tenuti, con conseguente esclusione di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il comma 7 rinvia **all'Allegato III.1**, che individua le prescrizioni per la cessazione dell'immobilizzazione e del divieto di marcia a tempo indeterminato, distinguendo i casi di cessazione conseguente al mero adempimento da quelli subordinati alla verifica dell'organo accertatore e disciplinando le relative modalità operative, anche telematiche. Trattandosi di attività già rientranti nelle competenze degli uffici e comandi interessati, svolte mediante risorse e sistemi esistenti, con oneri di regolarizzazione a carico dei soggetti obbligati, l'Allegato non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 132 ***Rimozione forzata o blocco del veicolo.*** L'articolo, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina la rimozione forzata, il blocco fisico, la custodia, l'alienazione e la demolizione dei veicoli nei casi previsti dal codice. L'articolo presenta profili finanziari rilevanti, in quanto può comportare l'anticipazione di spese per rimozione, movimentazione, custodia, vendita o demolizione. La disciplina, in continuità con quanto previsto a legislazione vigente, assicura tuttavia la neutralità finanziaria, prevedendo il recupero delle spese nei confronti dell'avente diritto o dei soggetti obbligati, nonché la possibilità di copertura dei costi mediante il ricavato dell'alienazione dei veicoli non reclamati. Le eventuali anticipazioni finanziarie connesse alla rimozione e custodia dei veicoli sono, pertanto, recuperate mediante rimborso da parte degli interessati o mediante alienazione dei veicoli stessi.

Come elemento di novità rispetto al vigente codice della strada, si prevede al comma 8, con la finalità di liberare le depositerie da veicoli vecchi che non sono reclamati dai proprietari, che i veicoli oggetto di rimozione forzata immatricolati per la prima volta da più di dieci anni, che non sono stati reclamati dai proprietari decorsi novanta giorni dall'adozione della misura, si considerano in stato di abbandono.

La previsione relativa ai veicoli non reclamati immatricolati per la prima volta da oltre dieci anni, che consente di considerarli in stato di abbandono decorso il termine previsto, ha carattere procedimentale e acceleratorio ed è finalizzata a ricondurre tali fattispecie nell'ambito di procedure già previste dall'ordinamento per la gestione dei veicoli abbandonati. Essa non introduce nuove attività amministrative rispetto a quelle già svolte dagli organi di polizia stradale, dagli enti proprietari o gestori della strada e dai soggetti incaricati della rimozione e della custodia, né prevede nuovi obblighi di spesa a carico delle amministrazioni pubbliche. Il regime delle spese di intervento, rimozione, blocco e custodia resta quello già previsto a legislazione vigente, con imputazione delle stesse all'avente diritto o ai soggetti obbligati. La disposizione si limita, pertanto, a ridurre i tempi di permanenza dei veicoli nelle depositerie e a coordinare la fase successiva alla mancata rivendicazione

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

del mezzo con la disciplina dei veicoli in stato di abbandono, senza determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 133 ***Sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo, del denaro o delle cose.*** La disposizione, che riprende l'articolo 213 del vigente codice della strada, disciplina il sequestro, la custodia, il trasferimento, l'alienazione e la confisca amministrativa del veicolo, del denaro o delle cose, nonché la gestione economica delle somme derivanti dalle alienazioni. Si tratta della disposizione del Capo con i profili finanziari più sensibili, in quanto coinvolge Prefetture, Agenzia del demanio, organi di polizia, depositerie e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con possibili attività relative alla custodia dei beni, alla liquidazione delle spese, all'alienazione e alle comunicazioni informatiche. La disciplina, tuttavia, prevede, in continuità con la normativa vigente, meccanismi idonei ad assicurare la neutralità finanziaria, quali il trasferimento della proprietà del veicolo alla depositeria, l'alienazione dei beni e il recupero delle spese mediante titolo esecutivo o altre modalità previste dalla normativa vigente. Le attività di sequestro, custodia, alienazione e confisca sono svolte mediante le strutture e le risorse già disponibili a legislazione vigente e gli oneri eventualmente sostenuti dalle amministrazioni sono recuperati attraverso le procedure previste dall'ordinamento.

Come elemento di novità rispetto al vigente codice della strada, si prevede al comma 6, con la finalità di fornire chiarimenti in merito all'applicazione della misura della confisca e del relativo sequestro in caso di accertamento a distanza della violazione che quando la violazione che comporta la sanzione accessoria della confisca amministrativa è stata accertata con rilevamento a distanza, il proprietario del veicolo o altro obbligato in solido, che ne ha la disponibilità in sua vece e a cui è stato notificato il verbale, ne assume la custodia ai fini del presente articolo e che se il veicolo non è destinato alla demolizione nel rispetto delle procedure di legge, entro trenta giorni dalla data di notificazione del verbale chi ha in custodia il veicolo consegna ad un ufficio di polizia i documenti di circolazione non dematerializzati. Inoltre, il comma 10 disciplina l'esecuzione del sequestro di cose diverse dai veicoli.

Le previsioni introdotte si innestano su procedure di sequestro, custodia, trasferimento e confisca già disciplinate dall'ordinamento e si avvalgono delle strutture e degli archivi esistenti. Gli eventuali oneri di custodia, trasferimento, alienazione o gestione dei beni sono recuperati secondo le modalità previste dalla disciplina vigente, anche mediante titolo esecutivo o attraverso il ricavato dell'alienazione, senza determinare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 134 ***Sanzioni accessorie relative alla targa prova.*** La disposizione, di nuova introduzione, disciplina il ritiro della targa prova, la revoca dell'autorizzazione e le comunicazioni agli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'articolo disciplina l'applicazione delle nuove sanzioni previste per le violazioni inerenti alla circolazione di prova già previste in parte dalla normativa vigente. Le attività previste rientrano nelle competenze già esercitate dagli organi di polizia stradale e dagli Uffici della Motorizzazione civile.

La norma ha carattere procedimentale e le attività di ritiro, revoca, comunicazione e annotazione sono svolte dagli organi e dagli uffici già competenti mediante procedure e sistemi informativi esistenti; essa non comporta pertanto nuovi adempimenti onerosi né nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 135 ***Sanzioni accessorie riguardanti il divieto di guida di veicoli che richiedono la patente.*** L'articolo, di nuova introduzione, disciplina le sanzioni accessorie riguardanti il divieto di guida, temporaneo o permanente, nonché le sospensioni, le revoche, il rilascio di eventuali permessi temporanei e l'aggiornamento degli archivi nazionali.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Le disposizioni del presente articolo introducono sanzioni accessorie riguardanti la patente di guida in sostituzione del ritiro, della sospensione e della revoca. In tal modo le sanzioni si applicano anche a chi non ha patente italiana o a chi non ha ancora conseguito la patente.

A legislazione vigente le sanzioni accessorie sono applicabili solo nei confronti di chi è titolare di patente di guida, con le nuove previsioni introdotte al comma 11 dell'articolo in esame si consente di applicare le sanzioni accessorie anche a coloro che non hanno ancora la patente e che non potranno conseguirla per un periodo corrispondente alla durata della sanzione.

Le attività di annotazione, comunicazione telematica e aggiornamento dell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida rientrano nelle funzioni già esercitate dagli uffici competenti e sono effettuate mediante sistemi informativi esistenti, senza istituzione di nuove banche dati o nuove strutture amministrative e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

I commi 6 e 8 rinviano **all'Allegato III.2**, che individua le prescrizioni per la cessazione del divieto di guida a tempo indeterminato, distinguendo i casi di cessazione conseguente al mero adempimento da quelli subordinati alla verifica dell'organo accertatore e disciplinando l'esibizione della documentazione anche in via telematica. Trattandosi di attività già rientranti nelle competenze degli uffici e comandi interessati, svolte mediante risorse e sistemi esistenti, con oneri di regolarizzazione a carico dei soggetti obbligati, l'Allegato non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 136 ***Patente a punti.*** La disposizione, che ricalca il contenuto dell'articolo 126-*bis* e dall'articolo 230 del vigente codice della strada, disciplina il sistema della patente a punti, la gestione del punteggio, i corsi di recupero, gli esami, la banca dati relativa ai conducenti titolari di patente estera e i crediti formativi scolastici.

L'articolo presenta profili finanziari con riferimento alla gestione delle banche dati, all'aggiornamento dell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, all'autorizzazione dei corsi e ai sistemi informatici di consultazione. Tali attività, in continuità con la disciplina vigente, sono svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mediante le piattaforme informatiche, le banche dati e le risorse già disponibili a legislazione vigente. I corsi di recupero sono organizzati da autoscuole o altri soggetti autorizzati e i relativi costi restano a carico degli utenti interessati; la disposizione non richiede pertanto risorse aggiuntive a carico della finanza pubblica.

Articolo 137 ***Comunicazione dei dati del conducente che ha commesso violazioni non contestate immediatamente.*** La disposizione disciplina, in coerenza con quanto previsto dal vigente articolo 126-bis del codice della strada, gli obblighi di comunicazione dei dati del conducente nei casi di accertamento della violazione senza contestazione immediata. La norma ha carattere procedimentale e si inserisce nell'ambito delle attività istruttorie già svolte dagli uffici competenti. Non introduce nuovi organismi, nuove strutture o procedure onerose e la relativa attuazione è assicurata con le risorse disponibili a legislazione vigente.

CAPO III - DELL'ACCERTAMENTO E DELLA CONTESTAZIONE DELLE VIOLAZIONI.

Il Capo III disciplina il procedimento di accertamento, contestazione, notificazione e gestione delle violazioni al codice della strada, individuando le fonti di prova utilizzabili, le modalità di accertamento a distanza, il contenuto dei verbali, i termini per la notificazione e le forme di cooperazione amministrativa. Le disposizioni hanno natura prevalentemente procedimentale, organizzativa e di coordinamento e sono attuate dagli organi di polizia stradale, dalle Prefetture, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dagli altri soggetti competenti mediante strutture,

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

banche dati, archivi e piattaforme digitali già esistenti. I profili finanziari di maggiore rilievo riguardano l'utilizzo di strumenti tecnici di accertamento, sistemi di rilevazione da remoto, piattaforme di notificazione digitale, interoperabilità tra banche dati e gestione degli archivi; tali attività sono tuttavia svolte nell'ambito delle competenze e delle risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 138 ***Accertamento delle violazioni e strumenti utilizzabili.*** La disposizione, di nuova introduzione, individua le fonti di prova utilizzabili per l'accertamento delle violazioni del codice, ricomprendendo l'accertamento diretto, quello conseguente a sinistri, nonché l'utilizzo di etilometri, strumenti di pesatura, dispositivi di rilevazione della velocità, tachigrafi e sistemi di verifica tecnica dei veicoli. Con riferimento alle verifiche degli strumenti tecnici, alle attività del Centro Superiore Ricerche e Prove Autoveicoli e Dispositivi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (CSRPAD) e all'eventuale impiego di laboratori accreditati, si segnala che tali attività risultano già previste dalla normativa vigente e sono svolte dagli organismi competenti nell'ambito delle rispettive attribuzioni istituzionali, secondo i vigenti regimi amministrativi e tariffari. La disposizione non prevede l'acquisizione obbligatoria di nuovi strumenti, nuove strutture organizzative o nuove funzioni amministrative, sicché non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Il comma 4 rinvia **all'Allegato III.3**, che individua le riduzioni o tolleranze da applicare, a favore del trasgressore, ai valori rilevati nell'accertamento dei limiti di velocità, massa e dimensioni dei veicoli, del tasso alcolemico e della potenza dei motori elettrici, ricomprendendovi l'eventuale errore strumentale. Trattandosi di criteri tecnici applicati nell'ambito delle ordinarie attività di accertamento, mediante apparecchiature e procedure già previste, l'Allegato non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 139 ***Accertamento a distanza delle violazioni e strumenti utilizzabili.*** La disposizione, che riprende le previsioni contenute all'articolo 201 del vigente codice della strada, disciplina l'accertamento automatizzato e da remoto delle violazioni mediante dispositivi omologati, sistemi approvati, impianti di videosorveglianza, strumenti di rilevazione automatica e controlli effettuati mediante banche dati. La disciplina prevista non impone tuttavia l'acquisto di nuove apparecchiature, non prevede la realizzazione di nuove piattaforme informatiche e rimette l'utilizzo dei dispositivi alle amministrazioni già competenti, nell'ambito delle dotazioni disponibili. Le eventuali attività di verifica, taratura, conservazione delle immagini e interoperabilità sono svolte mediante i sistemi, le infrastrutture tecnologiche e le banche dati già disponibili presso le amministrazioni interessate e, pertanto, non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 140 ***Verbale di accertamento delle violazioni.*** La disposizione, che riprende le previsioni contenute all'articolo 200 del vigente codice della strada e dell'articolo 383 del regolamento, disciplina il contenuto del verbale di accertamento, la verbalizzazione digitale, la conservazione informatica e la registrazione cronologica dei verbali. La norma si inserisce nel processo di digitalizzazione già in atto presso le amministrazioni competenti e utilizza registri informatici, sistemi di conservazione e procedure amministrative già operative. Trattandosi di disciplina procedimentale e documentale, non introduce nuove strutture, nuovi obblighi organizzativi onerosi o nuove piattaforme autonome e può essere attuata con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 141 ***Contestazione delle violazioni.*** La disposizione, che riprende le previsioni contenute all'articolo 200 e articolo 201 del vigente codice della strada, disciplina la contestazione immediata delle violazioni, il rilascio del verbale, l'utilizzo di strumenti o piattaforme digitali per la

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

consultazione degli atti e i casi di contestazione differita. La norma ha carattere procedimentale e regolatorio e si riferisce ad attività già proprie degli organi accertatori.

L'impiego di modalità digitali costituisce una forma organizzativa dell'attività amministrativa, coerente con il processo di digitalizzazione già previsto dalla normativa vigente. Le attività di contestazione, verbalizzazione e notificazione continuano a essere svolte dagli organi competenti nell'ambito delle attribuzioni già esercitate e mediante le risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 142 ***Notificazione e comunicazioni.*** La disposizione, che riprende le previsioni contenute all'articolo 201 e articolo 203 del vigente codice della strada, disciplina la notificazione degli atti, le comunicazioni telematiche, l'utilizzo della piattaforma nazionale delle notifiche digitali, l'integrazione con ANPR e Anagrafe tributaria, nonché la gestione delle violazioni commesse con veicoli immatricolati all'estero. L'articolo presenta profili organizzativi, in particolare con riguardo all'utilizzo di piattaforme digitali, all'interoperabilità tra banche dati e alla formazione e gestione dell'elenco dei veicoli esteri. Le infrastrutture richiamate risultano tuttavia già istituite e operative; la formazione, l'aggiornamento e la gestione dell'elenco dei veicoli immatricolati all'estero sono effettuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mediante le banche dati e le piattaforme informatiche già disponibili.

Tra le novità si segnalano: l'introduzione della previsione che riduce da 90 a 45 giorni il termine per la notifica del verbale in caso di accertamento e rispetto alla formulazione vigente che fissa la notifica in 100 giorni post accertamento (90 + 10), la nuova previsione che fissa il termine per la notifica in 20 giorni successivi ai 60 giorni previsti per il pagamento da parte del trasgressore, con la conseguenza che il nuovo termine è fissato in 80 giorni. Infine, si stabilisce la regola per cui la notificazione deve essere in via principale effettuata attraverso la piattaforma per la notificazione digitale degli atti della pubblica amministrazione (SEND), di cui all'articolo 26 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Le attività previste sono svolte nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, mediante piattaforme e banche dati già istituite. L'utilizzo di SEND, ANPR, Anagrafe tributaria e degli archivi relativi ai veicoli esteri non comporta la realizzazione di nuovi sistemi autonomi né l'acquisizione di ulteriori dotazioni, sicché la disposizione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 143 ***Accertamento delle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 e dell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada.*** La disposizione, richiama la disciplina contenuta all'articolo 174 del vigente codice della strada con i dovuti adattamenti al nuovo codice, e disciplina l'accertamento in Italia delle infrazioni commesse all'estero in materia di tempi di guida e di riposo, tachigrafi e trasporto internazionale, in attuazione della normativa unionale e degli accordi internazionali vigenti. La norma ha carattere di coordinamento e attuazione di obblighi già esistenti e non introduce nuove funzioni amministrative. Gli accertamenti continuano a essere effettuati dagli organi di polizia stradale nell'ambito delle competenze già attribuite e mediante le risorse disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

CAPO IV – PAGAMENTO DELLE SANZIONI AMMINISTRATIVE PECUNIARIE E DESTINAZIONE PROVENTI

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Il Capo IV disciplina il sistema di pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, le modalità di riscossione, la rateizzazione, la riscossione coattiva e la destinazione dei proventi derivanti dall'attività sanzionatoria. Le disposizioni incidono sulle modalità di gestione di entrate già previste dall'ordinamento e sui meccanismi di riparto tra gli enti interessati. Le attività di pagamento, riscossione, gestione delle cauzioni, recupero delle spese, rateizzazione, riscossione coattiva, monitoraggio e rendicontazione sono svolte dalle amministrazioni competenti mediante sistemi informatici, contabili e amministrativi già operativi, senza istituzione di nuovi organismi o nuove strutture. Le disposizioni non introducono nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 144 ***Del pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie.*** La disposizione disciplina il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, in linea con quanto previsto dalle vigenti disposizioni del codice della strada (articoli 202, 207 e 210), ivi compreso il pagamento in misura ridotta, il pagamento entro cinque giorni con riduzione del trenta per cento, la cauzione per i veicoli immatricolati all'estero, i sistemi elettronici di pagamento e le misure conseguenti al mancato versamento della cauzione. L'articolo presenta profili finanziari connessi alla gestione dei pagamenti elettronici, delle cauzioni, delle eventuali restituzioni e dei veicoli esteri.

Elementi di novità sono rappresentati dall'inserimento di una misura di semplificazione consistente dall'eliminazione della procedura che prevede la trasmissione al prefetto del rapporto nel caso di mancato pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 689 del 1981 e dalla precisazione, al comma 8, che le spese di commissione sono a carico di chi effettua il pagamento.

In generale, tali attività sono svolte dagli uffici già competenti mediante le infrastrutture tecnologiche, contabili e amministrative già operative presso le amministrazioni interessate, inclusa la piattaforma PagoPA. La disciplina non richiede la realizzazione di nuovi sistemi informatici; le spese di commissione restano poste a carico di chi effettua il pagamento, con conseguente esclusione di effetti finanziari negativi per la finanza pubblica.

Articolo 145 ***Pagamento delle spese di accertamento e di notificazione.*** L'articolo, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina il recupero delle spese sostenute dalle amministrazioni per l'accertamento, la notificazione e l'esecuzione delle sanzioni accessorie. La norma è diretta ad assicurare la copertura dei costi sostenuti dalle amministrazioni procedenti, limitando le spese recuperabili ai costi effettivamente documentabili e direttamente imputabili all'accertamento della violazione.

Articolo 146 ***Rateizzazione del pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie.*** La disposizione, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina i presupposti, i requisiti reddituali, la procedura e gli effetti della rateizzazione del pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, nonché l'aggiornamento delle soglie economiche mediante decreto interministeriale. L'articolo comporta attività istruttorie e decisionali da parte degli uffici competenti, connesse all'esame delle istanze e alla definizione dei piani di pagamento. Tali attività rientrano tuttavia nelle ordinarie competenze amministrative già esercitate dagli uffici interessati e sono svolte nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Gli interessi e gli oneri connessi alla rateizzazione restano a carico del richiedente.

Articolo 147 ***Riscossione coattiva.*** La disposizione disciplina la riscossione coattiva delle somme dovute, il titolo esecutivo, il dettaglio degli addebiti, le modalità di recupero anche nei confronti dei veicoli immatricolati all'estero e la rateizzazione delle somme oggetto di riscossione coattiva.

Quali elementi di novità il comma 2 introduce una specifica disciplina per i casi in cui il pagamento effettuato entro i termini sia risultato inferiore a quello dovuto per errore materiale o altra causa,

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

purché lo scostamento non superi il 30 per cento dell'importo richiesto. In tali ipotesi il verbale costituisce titolo esecutivo per una somma pari a un terzo del massimo edittale, tenendo conto di quanto già versato dal trasgressore. La previsione è volta a disciplinare una fattispecie non espressamente regolata dalla normativa vigente, evitando contenziosi e incertezze applicative nei casi di versamenti parziali effettuati in buona fede. Al comma 3, si introduce un mero coordinamento normativo con la disciplina dell'accertamento esecutivo degli enti locali di cui all'articolo 1, commi da 792 a 803, della legge n. 160 del 2019 ed esclude l'applicazione delle maggiorazioni previste dall'articolo 27 della legge n. 689 del 1981 al fine di evitare l'aggravamento dell'esposizione debitoria dell'utenza. Inoltre, al comma 6, si prevede che, nei trenta giorni successivi alla notificazione del dettaglio degli addebiti, il trasgressore ha facoltà di chiedere la rateazione della somma per cui è intimato il pagamento, rinviando, per la disciplina del procedimento di rateazione all'articolo 1, commi da 796 a 803, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 in caso di entrate di spettanza di enti locali, ovvero ai sensi degli articoli 105 e 106 del decreto legislativo 25 marzo 2025, n.33 in caso di entrate di spettanza di organi statali.

Le attività di riscossione continuano a essere svolte dalle amministrazioni competenti attraverso le procedure e gli strumenti già previsti a legislazione vigente. La norma non richiede l'istituzione di nuovi uffici, non comporta l'acquisizione di ulteriori risorse umane o strumentali e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Le procedure previste dal presente articolo prevedono il ricorso agli strumenti già esistenti per la riscossione delle entrate pubbliche, compreso il sistema disciplinato dalla legge n. 160 del 2019, e non comportano l'istituzione di nuovi organismi di riscossione, nuove strutture organizzative o nuovi sistemi informatici. Le attività relative ai veicoli esteri sono effettuate mediante archivi e sistemi informativi già disponibili; pertanto, la disposizione è attuata nell'ambito delle risorse esistenti e non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 148 ***Destinazione dei proventi.*** La disposizione è volta a confermare il regime di devoluzione dei proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie, attualmente previsto dall'articolo 142 e dall'articolo 208 del codice vigente.

Pertanto, si prevede che i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni previste dal presente codice, comunque accertate, sono devoluti:

a) allo Stato, quando le violazioni sono accertate da funzionari, ufficiali e agenti dello Stato, nonché da funzionari e agenti dei gestori della rete ferroviaria e delle ferrovie e tramvie in concessione;

b) alle regioni, province e comuni, quando le violazioni sono accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni;

c) in deroga a quanto previsto dalle lettere a) e b), limitatamente agli accertamenti delle violazioni dei limiti massimi di velocità attraverso l'impiego di apparecchi o di sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi o di mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni effettuati sulle strade non in concessione, in misura pari al 50 per cento ciascuno all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento e all'ente da cui dipende l'organo accertatore.

In relazione alla destinazione dei proventi si evidenzia, con riferimento ai proventi devoluti allo Stato, che restano confermati i vincoli previsti a legislazione vigente, considerato che il comma 5 rinvia alle disposizioni finanziarie dell'articolo 291, comma 7.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Con riferimento ai proventi devoluti agli enti diversi dallo Stato, la formulazione prevede i seguenti vincoli di destinazione:

a) in misura almeno pari al 30 per cento, per la realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi comprese la pubblica illuminazione, la segnaletica e le barriere di protezione, sulle strade su cui sono effettuati gli accertamenti; gli enti destinatari dei proventi provvedono agli interventi di cui alla presente lettera, da realizzare sulle strade di proprietà di altri enti, tramite la stipula di apposite convenzioni con gli enti proprietari delle strade;

b) per il restante, in via prioritaria per il potenziamento dell'attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, ovvero di altre attività funzionali alla sicurezza stradale o alla promozione della cultura della sicurezza stradale, incluse le spese relative al personale a qualsiasi titolo impiegato nell'ambito delle finalità di cui al presente comma.

Tale modifica è preordinata a riconoscere agli enti locali maggiori margini di operatività nella destinazione dei proventi all'interno dell'obiettivo della sicurezza stradale, nella consapevolezza che i fabbisogni specifici di sicurezza stradale possono variare nelle diverse realtà locali

La fissazione di vincoli di destinazione generali è, quindi, coerente con l'esigenza di garantire l'obiettivo generale del reinvestimento dei proventi derivanti dalle sanzioni del codice per attività di rafforzamento dei controlli su strada, di miglioramento delle condizioni delle infrastrutture viarie e di potenziamento delle ulteriori attività strumentali alla sicurezza stradale. Possono essere, a discrezione dell'ente, ricomprese in tali destinazioni anche le spese per il personale impiegato nelle predette attività di sicurezza stradale.

In relazione agli obblighi di rendicontazione, si evidenzia che è confermato l'obbligo di trasmissione annuale da parte degli enti locali (attualmente disciplinato dall'articolo 142, comma 12-*quater* del codice) di una relazione sul gettito dei proventi del codice della strada e sulle relative destinazioni.

Le attività di monitoraggio, raccolta delle relazioni, pubblicazione dei dati e verifica del corretto utilizzo delle risorse sono svolte dalle amministrazioni interessate, in particolare dagli enti locali, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministero dell'interno, nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

CAPO V – RIMEDI AMMINISTRATIVI E GIURISDIZIONALI.

Il Capo V disciplina il sistema di tutela avverso gli atti del procedimento sanzionatorio, regolando i poteri di autotutela dell'amministrazione, il ricorso amministrativo al Prefetto, la sospensione dell'esecuzione delle sanzioni accessorie e l'opposizione giurisdizionale dinanzi al giudice di pace. Le disposizioni si innestano su istituti già previsti dall'ordinamento e hanno natura prevalentemente procedimentale, ricognitiva e di riordino, senza introdurre nuovi organi, nuove competenze o nuove procedure giurisdizionali. Le attività previste sono svolte dalle Prefetture, dagli organi di polizia stradale, dagli uffici e comandi accertatori, dagli uffici giudiziari competenti e dal Ministero dell'interno nell'ambito delle attribuzioni già esercitate a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 149 ***Archiviazione d'ufficio del verbale.*** La disposizione, di nuova introduzione, disciplina l'esercizio del potere di autotutela amministrativa mediante archiviazione d'ufficio del verbale di accertamento e degli atti conseguenti nei casi di errore materiale, erronea individuazione del destinatario, tardiva notificazione, difetto di competenza o altre ipotesi espressamente previste.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

La norma codifica attività già riconducibili ai principi generali dell'azione amministrativa e alla legge n. 241 del 1990. Le attività istruttorie e decisionali, incluse l'esame delle istanze, le verifiche, l'adozione dei provvedimenti di archiviazione e le comunicazioni agli interessati, sono svolte dagli uffici e dai comandi competenti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 150 ***Impugnazione del verbale di accertamento.*** La disposizione disciplina il ricorso amministrativo al Prefetto avverso il verbale di accertamento. L'articolo non introduce nuovi mezzi di tutela, ma riordina l'istituto del ricorso prefettizio già previsto dall'ordinamento all'articolo 203 del vigente codice della strada. Le attività di ricezione dei ricorsi, acquisizione della documentazione, trasmissione degli atti e predisposizione delle deduzioni tecniche da parte dell'organo accertatore rientrano nelle funzioni già svolte dalle Prefetture e dagli uffici o comandi accertatori e sono assicurate con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 151 ***Ordinanza-ingiunzione del Prefetto.*** La disposizione disciplina il procedimento di decisione del Prefetto sul ricorso amministrativo in linea con quanto previsto dall'articolo 204 del codice della strada, prevedendo l'esame degli atti, l'adozione dell'ordinanza-ingiunzione, la notificazione del provvedimento ovvero l'eventuale archiviazione. Si tratta di attività già comprese nelle funzioni istituzionali delle Prefetture nell'ambito del procedimento sanzionatorio amministrativo. La norma non determina incrementi strutturali dell'attività amministrativa né richiede nuove risorse organizzative, sicché la relativa attuazione avviene nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 152 ***Sospensione dell'esecuzione della sanzione accessoria.*** La disposizione, di nuova introduzione, consente al ricorrente di chiedere la sospensione dell'esecuzione della sanzione accessoria nelle more della decisione del ricorso prefettizio. L'articolo introduce un sub-procedimento cautelare interno al procedimento di ricorso, che può comportare attività di valutazione dell'istanza, acquisizione del parere dell'organo accertatore ed eventuale adozione del provvedimento di sospensione. Tali attività sono tuttavia svolte dalle Prefetture e dagli uffici accertatori mediante le strutture organizzative e il personale già disponibili. Le attività istruttorie e decisionali connesse alle istanze di sospensione sono pertanto effettuate nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 153 ***Opposizione avverso il verbale di accertamento e all'ordinanza-ingiunzione.*** La disposizione disciplina, in linea con quanto previsto dagli articoli 204-bis e 205 del codice della strada, il rimedio giurisdizionale dinanzi al giudice di pace avverso il verbale di accertamento e l'ordinanza-ingiunzione, mediante rinvio alla disciplina processuale vigente di cui al decreto legislativo n. 150 del 2011. La norma non introduce nuove competenze giurisdizionali, nuovi uffici giudiziari o nuovi procedimenti processuali, ma si limita a coordinare le forme di opposizione con gli istituti già previsti dall'ordinamento. Le controversie continuano a essere trattate dagli uffici giudiziari già competenti secondo la disciplina vigente, senza effetti finanziari aggiuntivi per la finanza pubblica.

CAPO VI – MISURE CAUTELARI.

Il Capo VI reca la disciplina delle misure cautelari applicabili ai conducenti, ai titoli abilitativi e ai veicoli, finalizzate a garantire la sicurezza della circolazione nelle ipotesi in cui sussistano dubbi sul permanere dei requisiti tecnici, fisici, psichici o soggettivi richiesti dall'ordinamento. Le disposizioni coinvolgono prevalentemente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, gli Uffici

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

della Motorizzazione civile, le Prefetture, le Commissioni mediche locali, gli organi di polizia stradale e le strutture sanitarie competenti. Si tratta di attività già previste dall'ordinamento vigente, che vengono riordinate e sistematizzate senza attribuzione di nuove competenze amministrative, senza istituzione di nuovi organismi e senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 154 ***Revisione della patente di guida e di altri titoli abilitativi.*** La disposizione disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, i casi nei quali può o deve essere disposta la revisione della patente di guida e degli altri titoli abilitativi, anche mediante visita presso le Commissioni mediche locali, esame di idoneità tecnica e divieto di guida conseguente all'inottemperanza degli obblighi di revisione. L'articolo presenta profili finanziari connessi alle visite mediche, agli esami di revisione, alle comunicazioni telematiche e alle annotazioni nell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. Tali attività risultano già previste dall'ordinamento e sono svolte dagli uffici e dagli organismi competenti, incluse le Commissioni mediche locali, gli Uffici della Motorizzazione civile, le strutture sanitarie competenti e gli organi di polizia stradale, nell'ambito delle attribuzioni già esercitate. Gli eventuali oneri per visite mediche, esami e accertamenti continuano a essere sostenuti secondo il vigente regime tariffario posto a carico degli interessati, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con specifico riferimento alla previsione di cui al comma 2, lettera e), si evidenzia che la medesima è meramente funzionale a colmare un vuoto normativo per i casi in cui appaia evidente una inidoneità psicofisica anche transitoria alla guida e, in quanto tale, si inserisce in un assetto amministrativo di procedure e competenze già consolidato. L'applicazione dell'istituto della revisione della patente anche nei predetti casi avviene nell'ambito dell'ordinario procedimento di accertamento della violazione, senza nuovi o maggiori oneri per gli organi accertatori. Quanto al procedimento di revisione, il medesimo segue l'ordinario iter procedurale ed è soggetto ai corrispettivi previsti per tale operazione. Le relative attività di accertamento e revisione sono, quindi, svolte dagli uffici e dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 155 ***Sospensione e revoca dei documenti di guida e dei titoli abilitativi e dei documenti di circolazione per mancanza dei requisiti.*** La disposizione disciplina la sospensione e la revoca delle patenti, delle abilitazioni professionali e dei documenti di circolazione, nonché la revoca dell'immatricolazione dei veicoli e i ricorsi gerarchici al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Le attività previste costituiscono procedimenti amministrativi già disciplinati dalla normativa vigente e continuano a essere svolte dagli Uffici della Motorizzazione civile, dagli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalle strutture amministrative già operative. Anche il procedimento di ricorso gerarchico rientra nelle ordinarie funzioni ministeriali e non richiede risorse aggiuntive, sicché dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 156 ***Provvedimenti per mancanza dei requisiti soggettivi per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di biciclette a pedalata assistita.*** La disposizione, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina i provvedimenti adottati in caso di mancanza o perdita dei requisiti soggettivi per il rilascio o il mantenimento della patente di guida, nonché l'interdizione dalla conduzione delle biciclette a pedalata assistita, il ricorso al Ministro dell'interno e la disciplina delle patenti estere. La disposizione disciplina il regime giuridico conseguente all'accertamento di condizioni ostative già previste dalla legislazione vigente. Le attività di adozione dei provvedimenti prefettizi, gestione dei ricorsi e aggiornamento degli archivi sono

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

svolte mediante le strutture amministrative già esistenti e nell'ambito delle competenze già attribuite, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 157 ***Revisione straordinaria dei veicoli.*** La disposizione disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, la revisione straordinaria dei veicoli nei casi di incidenti, alterazioni, manomissioni, inefficienze costruttive o dubbi sul permanere delle condizioni di sicurezza. L'articolo presenta profili finanziari meritevoli di attenzione, in quanto comporta attività di segnalazione da parte degli organi di polizia, adozione dei provvedimenti di revisione, effettuazione di accertamenti tecnici presso gli Uffici della Motorizzazione civile o presso officine autorizzate e aggiornamento degli archivi nazionali. Tali procedimenti sono, tuttavia, già previsti dalla normativa vigente e sono svolti mediante strutture e strumenti già disponibili presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e presso le officine autorizzate. Gli eventuali costi relativi agli accertamenti tecnici continuano a essere posti a carico dei proprietari dei veicoli secondo la disciplina vigente, con conseguente esclusione di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 158 ***Misure cautelari per inottemperanza degli obblighi dei costruttori, degli importatori e dei distributori.*** La disposizione, di nuova introduzione, attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il potere di diffidare i costruttori, gli importatori e i distributori inadempienti, assegnando un termine per adempiere e adottando, in caso di inottemperanza, le misure cautelari necessarie alla tutela della sicurezza della circolazione. La norma si inserisce nel quadro delle attività di vigilanza del mercato e di controllo già previste dalla disciplina europea e nazionale in materia di omologazione, sicurezza dei veicoli e sorveglianza del mercato. Le attività ispettive, istruttorie, cautelari e di vigilanza sono svolte dalle strutture ministeriali competenti nell'ambito delle attribuzioni già esercitate in materia di vigilanza del mercato. Non sono istituiti nuovi organismi, né sono previste nuove dotazioni organiche o autorizzazioni di spesa; la disposizione è pertanto attuata nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

TITOLO IV - DEI REATI

CAPO I - PRINCIPI GENERALI E SANZIONI AMMINISTRATIVE ACCESSORIE CONSEGUENTI A REATI.

Il Capo I disciplina la comunicazione delle notizie di reato, il rapporto tra illecito penale e violazione amministrativa, le sanzioni accessorie riguardanti la guida o il veicolo, il lavoro di pubblica utilità, i divieti provvisori di guida e di marcia e le procedure amministrative conseguenti alla definizione del giudizio penale. Le disposizioni hanno carattere prevalentemente procedimentale e di coordinamento tra procedimento penale e procedimento amministrativo, senza istituzione di nuovi uffici, nuovi organismi o nuove dotazioni organiche.

Articolo 159 ***Accertamento e cognizione dei reati previsti dal presente codice e connessione obiettiva.*** La disposizione disciplina gli adempimenti conseguenti all'accertamento di una violazione costituente reato in linea con quanto previsto dagli articoli 220 e 221 del vigente codice della strada, prevedendo la trasmissione della notizia di reato al pubblico ministero, la comunicazione al Prefetto della sentenza o del decreto definitivi e le regole sulla connessione obiettiva tra reato e violazione amministrativa. L'articolo regola altresì la restituzione degli atti all'ufficio o comando accertatore quando l'autorità giudiziaria ravvisi esclusivamente un illecito amministrativo. Le attività previste rientrano nei compiti istituzionali ordinari degli organi di polizia giudiziaria, degli uffici giudiziari, delle Prefetture e degli uffici o comandi accertatori. La disposizione non istituisce nuovi uffici, non incrementa dotazioni organiche e non prevede compensi aggiuntivi; gli adempimenti di

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

comunicazione, trasmissione e restituzione degli atti sono pertanto svolti nell'ambito delle procedure e delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 160 ***Sanzioni amministrative accessorie riguardanti la guida e conseguenti all'accertamento di reati.*** La disposizione disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le sanzioni amministrative accessorie conseguenti alle violazioni dalle quali derivino danni alle persone, individuando la durata del divieto di guida in relazione alle condanne per omicidio stradale, lesioni personali stradali gravi o gravissime e lesioni colpose, nonché gli effetti della revoca della patente italiana e del corrispondente divieto di guida sul territorio nazionale per i titolari di patente estera. La norma ha natura sanzionatoria e incide esclusivamente sulla posizione giuridica del condannato. Le attività di applicazione della misura da parte del giudice e le successive attività amministrative di esecuzione, comunicazione e annotazione rientrano nelle attribuzioni già esercitate dall'autorità giudiziaria, dalle Prefetture e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Tra gli elementi di novità si evidenzia la riformulazione del comma 2 dell'articolo 222 del vigente codice finalizzata a prevedere il divieto di guida permanente per la realizzazione di determinati reati e nel comma 2 l'inserimento del riferimento alla circostanza che nel divieto di conseguire una nuova patente è ricompresa anche la conversione di patente estera.

Le attività di applicazione, comunicazione ed esecuzione delle misure accessorie sono svolte dall'autorità giudiziaria, dalle Prefetture e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito delle competenze già attribuite e mediante archivi e procedure già esistenti; la disposizione incide sulla posizione giuridica del destinatario della misura e non comporta nuovi fabbisogni organizzativi o finanziari a carico della finanza pubblica.

Articolo 161 ***Disposizioni generali sulla sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida conseguente all'accertamento di violazioni.*** La disposizione reca la disciplina generale applicabile alla sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida prevista dal Titolo IV. In particolare, sono individuati l'ambito di applicazione della misura, i casi di riduzione della relativa durata in presenza di applicazione della pena su richiesta delle parti, gli effetti derivanti dalla circolazione durante il periodo di efficacia del divieto, nonché i rapporti della sanzione accessoria con gli istituti della sospensione condizionale della pena e della particolare tenuità del fatto di cui all'articolo 131-*bis* del codice penale.

La disposizione ha carattere di coordinamento sistematico e le amministrazioni competenti provvedono all'attuazione delle disposizioni nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica,.

Articolo 162 ***Misure cautelari amministrative riguardanti la guida conseguenti all'accertamento di reati ovvero di violazioni da cui derivino danni alle persone.*** La disposizione disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, il divieto provvisorio di guida nelle ipotesi di reato per le quali sia previsto il divieto di guida e nei casi in cui da una violazione derivino danni alle persone. Sono regolati il provvedimento dell'ufficio o comando accertatore, la trasmissione alla Prefettura, la possibile prosecuzione della misura da parte del Prefetto, la cessazione del divieto, l'impugnazione e la comunicazione telematica all'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida o alla banca dati relativa alle patenti estere. L'articolo riordina termini e modalità di un procedimento già riconducibile alle funzioni delle amministrazioni competenti in materia di sicurezza stradale ed esecuzione delle sanzioni accessorie. Le comunicazioni telematiche sono effettuate mediante archivi e sistemi informativi già previsti dall'ordinamento e non comportano l'istituzione di nuove banche dati o piattaforme autonome. Le attività istruttorie, decisionali e di comunicazione sono svolte dagli uffici e comandi accertatori, dalle Prefetture e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

mediante le strutture e le risorse disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 163 ***Sanzioni accessorie riguardanti il veicolo conseguenti a reati.*** La disposizione disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le sanzioni accessorie concernenti il veicolo nelle ipotesi di reato per le quali siano previsti la confisca o il divieto di marcia, regolando il sequestro, il divieto provvisorio di marcia, la trasmissione degli atti alla Prefettura, la comunicazione del provvedimento irrevocabile e gli effetti dell'estinzione del reato o del proscioglimento.

Le attività prevista dal presente articolo sono regolate secondo le procedure previste dal Titolo III, che disciplinano l'affidamento in custodia e il regime di imputazione delle relative spese. Le Prefetture, le cancellerie e gli organi di polizia provvedono agli ulteriori adempimenti nell'ambito dei procedimenti già disciplinati e mediante le risorse disponibili a legislazione vigente; la disposizione non introduce nuovi procedimenti onerosi né obblighi di spesa ulteriori per le amministrazioni pubbliche.

Articolo 164 ***Procedura per l'applicazione delle sanzioni accessorie riguardanti la guida conseguenti a reati ovvero a violazioni da cui derivino danni alle persone*** La disposizione disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, il procedimento amministrativo successivo alla definitività della sentenza di condanna o di applicazione della pena, prevedendo la trasmissione del provvedimento al Prefetto, l'adozione del divieto di guida o della revoca della patente, il computo del periodo di divieto provvisorio già scontato, gli effetti dell'estinzione del reato o del proscioglimento e le comunicazioni all'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida o alla banca dati delle patenti estere. Gli adempimenti previsti rientrano nelle competenze ordinarie delle cancellerie giudiziarie, delle Prefetture e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le trasmissioni e le annotazioni sono effettuate per via telematica mediante archivi nazionali già esistenti. La norma non prevede acquisizioni di beni o servizi, nuovi trattamenti economici o incrementi delle dotazioni organiche e può essere attuata con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 165 ***Procedura per l'applicazione delle sanzioni accessorie conseguenti a reati nei confronti di persone non titolari di patente.*** La disposizione, di nuova introduzione, estende l'applicazione delle sanzioni accessorie e delle misure cautelari anche ai soggetti che, al momento del fatto, non erano titolari di patente o erano muniti della sola autorizzazione a esercitarsi alla guida, prevedendo il divieto di conseguire la patente o una nuova autorizzazione per il periodo corrispondente. Le relative informazioni sono comunicate telematicamente all'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida o alla banca dati relativa ai conducenti titolari di patente estera. La norma ha carattere procedimentale. Le comunicazioni sono effettuate verso archivi già esistenti e non comportano l'istituzione di nuove banche dati. Gli uffici competenti provvedono agli adempimenti mediante le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi obblighi di spesa a carico della finanza pubblica.

CAPO II – DEI REATI DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE

Il Capo II individua le principali fattispecie penali connesse alla circolazione stradale, disciplinando i reati concernenti le gare clandestine, l'esercizio abusivo dell'attività di parcheggiatore o guardiamacchine, l'alterazione o manomissione delle targhe, la guida senza patente, la guida in stato di ebbrezza o dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti, la fuga e l'omissione di soccorso a seguito di sinistro, nonché la fuga a seguito di ALT o forzatura del posto di blocco. Le disposizioni hanno contenuto prevalentemente penalistico, sanzionatorio e di coordinamento con le misure amministrative accessorie, innestandosi su procedimenti e strutture già operanti presso gli organi di

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

polizia stradale, l'autorità giudiziaria, le Prefetture, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e gli archivi nazionali della circolazione. I profili finanziari di maggiore rilievo riguardano gli accertamenti sanitari e tossicologico-forensi, l'applicazione dell'alcolock, l'aggiornamento degli archivi, la destinazione di entrate sanzionatorie e le procedure di sequestro e confisca dei veicoli; tali attività sono ricondotte a procedimenti, strutture, archivi e regimi tariffari già previsti dall'ordinamento vigente, senza istituzione di nuovi organismi o nuove autorizzazioni di spesa.

Articolo 166 ***Gare clandestine con veicoli a motore.*** La disposizione disciplina l'organizzazione e la partecipazione a gare clandestine con veicoli a motore, le scommesse clandestine e le gare di velocità non autorizzate, prevedendo altresì la sospensione immediata della competizione, l'applicazione del divieto di guida e la confisca dei veicoli.

L'articolo accorpa le fattispecie oggi contenute negli articoli 9-*bis* e 9-*ter* del codice della strada, adottando come nozione unitaria quella di gara clandestina

Le attività di interruzione della gara, accertamento del reato, sequestro e applicazione delle misure cautelari e accessorie rientrano nei compiti istituzionali già esercitati dagli organi di polizia stradale e dall'autorità giudiziaria. La confisca dei veicoli segue le procedure già disciplinate dal codice e non comporta l'introduzione di nuovi apparati organizzativi o di nuovi obblighi di spesa per le amministrazioni pubbliche.

Articolo 167 ***Esercizio abusivo dell'attività di guardiamacchine o parcheggiatore.*** L'articolo disciplina i reati attualmente previsti dall'articolo 7, comma 15-*bis*. del codice della strada. L'articolo presenta profili finanziari limitati, connessi esclusivamente ad attività amministrative e di coordinamento già previste dal decreto-legge 20 febbraio 2017, n. 14 convertito, con modificazioni, dalla legge 18 aprile 2017, n. 48 e già gestite dalle amministrazioni competenti. Le eventuali segnalazioni ai servizi socio-sanitari sono effettuate nell'ambito delle funzioni istituzionali già attribuite ai soggetti competenti e non comportano l'istituzione di nuovi servizi, strutture o obblighi organizzativi; la disposizione è pertanto attuata con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 168 ***Alterazione o manomissione delle targhe.*** L'articolo riproduce la fattispecie del vigente articolo 100, comma 14, del codice della strada specificando direttamente le norme penali applicabili. La disposizione richiama le fattispecie di falso previste dal codice penale e dispone la confisca della targa alterata o contraffatta. La norma ha carattere essenzialmente sanzionatorio e repressivo. Le attività di accertamento, sequestro e confisca della targa sono svolte dagli organi di polizia e dall'autorità amministrativa nell'ambito delle competenze già esercitate, senza richiedere nuove strutture, dotazioni o risorse finanziarie aggiuntive.

Articolo 169 ***Guida senza patente.*** La disposizione configura, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, come reato la guida senza patente in caso di reiterazione della violazione nel quinquennio e prevede il divieto di guida, la confisca del veicolo e l'aumento del divieto di guida qualora la confisca non sia possibile. La norma ha contenuto penalistico e sanzionatorio e non introduce nuove strutture o procedure amministrative onerose. Le attività di accertamento, sequestro e confisca sono svolte secondo le procedure già disciplinate dal codice, mediante gli organi e gli uffici già competenti, con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 170 ***Guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto stupefacenti.*** L'articolo riunisce e coordina in un'unica disposizione le fattispecie penali attualmente previste dagli articoli 186, 186-*bis* e 187 del vigente codice della strada. Le previsioni normative disciplinano la guida in stato di ebbrezza, la guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, il rifiuto dell'accertamento, le aggravanti, la confisca dei veicoli, la revisione sanitaria, l'applicazione dell'alcolock e la destinazione di una quota delle ammende al Fondo contro l'incidentalità notturna.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Le attività previste dal presente articolo sono riconducibili a procedimenti e strutture già operanti. Gli accertamenti sanitari e tossicologico-forensi sono effettuati mediante laboratori, strutture sanitarie e risorse già disponibili a legislazione vigente. Le visite mediche obbligatorie sono svolte secondo il sistema già vigente delle Commissioni mediche locali e con tariffe poste a carico degli interessati. Le attività di aggiornamento degli archivi e di rilascio dei documenti aggiornati sono svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mediante sistemi informativi e uffici già esistenti. Gli oneri relativi all'installazione, manutenzione e sostituzione dei dispositivi alcolock restano integralmente a carico degli interessati. La destinazione di una quota delle ammende al Fondo contro l'incidentalità notturna non determina nuovi oneri, ma disciplina un vincolo di destinazione di entrate derivanti da sanzioni già previste dall'ordinamento. La disposizione risulta, pertanto, attuabile nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e dei regimi tariffari già applicabili.

Articolo 171 ***Fuga ed omissione di soccorso a seguito di sinistro.*** L'articolo riproduce in forma coordinata le fattispecie dell'articolo 189, commi 6, 7, 8 e 8-*bis* del vigente codice della strada. Le disposizioni introdotte disciplinano l'omissione dell'obbligo di fermarsi, l'omissione di soccorso, l'applicazione delle misure cautelari penali e il divieto di guida nei casi di fuga o mancata assistenza a seguito di sinistro. Le norme hanno contenuto penalistico e sanzionatorio. Le attività di accertamento, arresto, applicazione delle misure cautelari, trattazione del procedimento penale e applicazione del divieto di guida rientrano nelle attribuzioni ordinarie dell'autorità giudiziaria, degli organi di polizia e delle amministrazioni competenti e sono svolte con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 172 ***Fuga a seguito di ALT o forzatura del posto di blocco.*** L'articolo recepisce nel nuovo codice la fattispecie introdotta dall'articolo 8 del decreto-legge n. 23 del 2026 con riguardo alla introduzione di una specifica fattispecie di reato per la fuga pericolosa conseguente all'ALT o alla forzatura del posto di blocco, prevedendo l'attività di polizia giudiziaria, l'eventuale arresto, la confisca del veicolo e l'applicazione del divieto di guida. Le attività previste rientrano nelle funzioni istituzionali già attribuite agli organi di polizia, all'autorità giudiziaria e alle amministrazioni competenti per l'esecuzione delle sanzioni accessorie. Le procedure di sequestro e confisca dei veicoli sono svolte secondo la disciplina già vigente e mediante le strutture già operative, senza istituzione di nuovi apparati o ulteriori obblighi di spesa a carico della finanza pubblica.

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

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

Il Capo I disciplina i requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione degli animali, le categorie e le caratteristiche dei titoli abilitativi, i requisiti soggettivi per il conseguimento della patente, la guida dei filoveicoli e di particolari categorie di veicoli, le esercitazioni, la guida accompagnata e lo scambio di informazioni attraverso la rete dell'Unione europea delle patenti di guida.

Articolo 173 ***Requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione di animali.*** La disposizione rinvia agli Allegati V.2 e V.3 per la disciplina dell'età e dei requisiti fisici e psichici richiesti per la guida dei veicoli e la conduzione degli animali, fatte salve le disposizioni specifiche relative alla carta di qualificazione del conducente.

Sotto il profilo finanziario, la norma ha carattere definitorio e di rinvio. Essa non introduce nuovi procedimenti sanitari o amministrativi, ma individua negli allegati al codice la disciplina sostanziale dei requisiti già richiesti per il conseguimento e il mantenimento dei titoli abilitativi.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Gli accertamenti dei requisiti fisici e psichici restano regolati dalle successive disposizioni del Titolo e sono effettuati dagli organismi sanitari competenti secondo il vigente regime tariffario.

Dall'attuazione dell'articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Con particolare riferimento al contenuto degli allegati si precisa che **l'Allegato V.2** disciplina le categorie e le abilitazioni delle patenti, i requisiti anagrafici, i criteri di gradualità ed equivalenza dei titoli e le abilitazioni richieste per particolari veicoli. **l'Allegato V.3** individua invece i requisiti fisici e psichici, le competenze e le modalità dei relativi accertamenti, nonché la durata e la conferma di validità delle patenti. Trattandosi del riordino di requisiti e procedure già previsti dall'ordinamento, attuati dagli uffici e dagli organismi sanitari già competenti secondo i vigenti regimi tariffari, con oneri a carico degli interessati, gli Allegati non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica

Articolo 174 ***Titoli abilitativi*****.** L'articolo, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, reca la disciplina generale delle patenti di guida e delle abilitazioni professionali, conformandola al diritto dell'Unione europea. La disposizione prevede che la patente conforme al modello unionale sia rilasciata dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai soggetti in possesso dei prescritti requisiti e disciplina il principio di unicità della patente unionale, l'annotazione dei codici armonizzati e nazionali, le categorie, la gradualità e le equivalenze dei titoli indicate negli Allegati V.1 e V.2.

L'articolo disciplina inoltre: la carta di qualificazione del conducente; i certificati di abilitazione professionale (CAP) KA e KB; il certificato di formazione professionale ADR; i permessi internazionali di guida; il regime temporaneo applicabile ai conducenti che abbiano iniziato un corso di qualificazione iniziale; e i requisiti della patente necessaria per il traino di un veicolo in avaria nelle condizioni previste dalla disposizione.

L'articolo conferma una pluralità di attività amministrative e tecniche attribuite agli uffici della Motorizzazione civile, tra cui il rilascio della patente, dei certificati di abilitazione professionale, dei certificati di formazione professionale ADR e dei permessi internazionali di guida. Tali attività sono già comprese nelle competenze istituzionali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e continuano a essere svolte dagli uffici territoriali mediante il personale, le strutture e i sistemi informatici disponibili. Le operazioni richieste dagli interessati restano assoggettate ai diritti e alle tariffe previsti dalla disciplina vigente.

Il richiamo alla conformità dei modelli e delle qualificazioni alla normativa unionale non comporta l'istituzione di nuovi titoli o apparati amministrativi ulteriori rispetto a quelli già disciplinati dall'ordinamento europeo e nazionale.

Le attività di rilascio, gestione e aggiornamento delle patenti di guida, dei certificati di abilitazione professionale, delle carte di qualificazione del conducente, dei certificati di formazione professionale e dei permessi internazionali di guida sono svolte dagli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. I relativi procedimenti continuano a essere assoggettati ai diritti e alle tariffe previsti dalla normativa vigente.

Con particolare riferimento **all'Allegato V.1**, richiamato dai commi 2 e 5, esso disciplina il modello unionale della patente di guida, i relativi elementi fisici e di sicurezza e i codici unionali armonizzati e nazionali, nonché i modelli delle ulteriori abilitazioni professionali richiamate dall'articolo. Trattandosi del riordino e dell'adeguamento a prescrizioni tecniche unionali già

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

applicabili, attuati mediante procedure, strutture e sistemi informativi esistenti e secondo i vigenti diritti e tariffe a carico degli interessati, l'Allegato non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 175 ***Requisiti soggettivi per il conseguimento della patente di guida*****.** La disposizione individua, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le condizioni soggettive ostative al conseguimento della patente, con riferimento alle dichiarazioni di abitualità, professionalità o tendenza a delinquere, all'applicazione di misure di sicurezza o di prevenzione, alle condanne per i reati previsti dagli articoli 73 e 74 del decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990 e ai divieti adottati ai sensi dell'articolo 75 del medesimo testo unico. Sono inoltre disciplinati il limite temporale di rilevanza delle condizioni ostative, il ricorso al Ministro dell'interno, l'istruttoria preventiva e l'adozione del provvedimento di diniego da parte del Prefetto.

L'articolo attribuisce al Ministero dell'interno e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti compiti di verifica e comunicazione già connessi al procedimento di rilascio della patente.

Il provvedimento interministeriale previsto dal comma 5 deve definire le modalità con le quali accertare le condizioni ostative e trasmettere le informazioni tra Prefetture e uffici della Motorizzazione. L'attività richiede l'impiego dei sistemi informativi già previsti, a legislazione vigente, in capo alle amministrazioni coinvolte. Le attività istruttorie del Prefetto, la decisione dei ricorsi da parte del Ministro dell'interno e le comunicazioni al MIT rientrano nelle competenze istituzionali già esercitate. La disciplina estende le medesime verifiche alle richieste di conversione delle patenti estere, senza introdurre un procedimento distinto. Le verifiche istruttorie, l'adozione dei provvedimenti di diniego, la decisione dei ricorsi e le comunicazioni tra le amministrazioni competenti sono effettuate mediante le strutture e i sistemi informativi già disponibili presso il Ministero dell'interno e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 176 ***Guida di filoveicoli*****.** La disposizione, che riprende il contenuto dell'articolo 118 del vigente codice della strada, subordina la guida dei filoveicoli al possesso della patente prevista per i corrispondenti autoveicoli, della carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone e del certificato di idoneità rilasciato da ANSFISA su proposta dell'azienda interessata. Gli Allegati V.2 e V.4 stabiliscono i requisiti e le modalità e i programmi di esame per il conseguimento del certificato. La disposizione si limita a confermare attività certificative già attribuite ad ANSFISA e alle aziende esercenti. Non è istituito un nuovo titolo abilitativo né è prevista la costituzione di nuove commissioni o strutture amministrative. Le attività di istruttoria, esame e rilascio del certificato devono essere effettuate da ANSFISA nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente. Gli adempimenti posti in capo alle aziende interessate restano a carico delle medesime nell'ambito della loro organizzazione. Dall'attuazione della disposizione, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 177 ***Guida di particolari categorie di veicoli*****.** L'articolo rinvia all'Allegato V.2 per l'individuazione delle patenti necessarie alla guida dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali, per il resto riprende i contenuti dell'articolo 124 del vigente codice della strada. Al comma 2, demanda inoltre a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'individuazione dei tipi e delle caratteristiche dei veicoli che possono essere guidati dalle persone con disabilità e degli eventuali adattamenti necessari.

Gli eventuali costi di adattamento dei veicoli non sono posti dalla disposizione a carico del bilancio dello Stato e restano riferiti ai soggetti interessati, ferme restando eventuali agevolazioni già previste da altre disposizioni. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede all'adozione e

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

all'aggiornamento del decreto previsto dalla disposizione nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente. La disposizione non pone a carico delle amministrazioni pubbliche gli oneri relativi all'acquisizione o all'adattamento dei veicoli.

Articolo 178 ***Esercitazioni di guida*****.** La disposizione disciplina il rilascio dell'autorizzazione a esercitarsi alla guida per coloro che abbiano presentato domanda di esame o di estensione della patente e siano in possesso dei requisiti prescritti in continuità con quanto previsto dal vigente articolo 122 del codice della strada. Un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce la disciplina e le modalità delle esercitazioni obbligatorie, mentre il regolamento attuativo individua le caratteristiche dei contrassegni recanti la lettera "P" o la dicitura "scuola guida".

Il rilascio dell'autorizzazione a esercitarsi alla guida costituisce attività già svolta dagli uffici della Motorizzazione civile. Le esercitazioni obbligatorie sono effettuate dagli aspiranti conducenti e, nei casi previsti, dalle autoscuole o dagli istruttori abilitati, con oneri a carico degli utenti.

L'adozione del decreto ministeriale e la definizione regolamentare delle caratteristiche dei contrassegni costituiscono attività normative e tecniche ordinarie del MIT. Gli eventuali costi per i contrassegni, per l'impiego dei veicoli e per lo svolgimento delle esercitazioni gravano sui soggetti interessati e non sul bilancio pubblico.

Dall'attuazione dell'articolo non derivano nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 179 ***Guida accompagnata*****.** La disposizione è stata adeguata alle previsioni della direttiva (UE) 2025/2206 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2025). La disciplina di dettaglio è stata inserita in apposito Allegato. La disposizione disciplina la guida accompagnata per i minori che abbiano compiuto diciassette anni e siano titolari di patente A1 o B1, rinviando al regolamento per le modalità attuative. Regola, inoltre, il riconoscimento dell'autorizzazione negli altri Stati membri in condizioni di reciprocità, le caratteristiche del contrassegno e l'applicazione delle limitazioni previste per i neopatentati.

Le attività di rilascio delle autorizzazioni e di verifica dei requisiti sono svolte dagli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mediante le risorse e i sistemi informativi disponibili a legislazione vigente. Gli oneri relativi alla formazione dell'accompagnatore, ai contrassegni e allo svolgimento delle esercitazioni restano integralmente a carico dei soggetti interessati. Pertanto, le disposizioni contenute nell'articolo in esame non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 180 ***Rete dell'Unione europea*****.** L'articolo disciplina, in continuità con l'articolo 116-*bis* del codice della strada, lo scambio di informazioni con gli altri Stati dell'Unione europea e dello Spazio economico europeo attraverso la rete dell'Unione europea delle patenti di guida. Le informazioni riguardano il rilascio, la conversione, la sostituzione, i duplicati, i rinnovi, le revoche e le interdizioni alla guida. La rete può essere utilizzata anche per finalità di controllo previste dalla normativa unionale e deve garantire accessi protetti, scambi sicuri e costante aggiornamento delle informazioni. L'articolo pertanto prescrive l'utilizzo, la protezione e il costante aggiornamento di una rete informativa europea.

Lo scambio delle informazioni previsto dall'articolo è effettuato mediante la rete dell'Unione europea delle patenti di guida e i sistemi informatici già nella disponibilità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le attività di gestione degli accessi, aggiornamento dei dati, ricezione delle notifiche e adozione dei provvedimenti conseguenti sono svolte dalle strutture competenti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Dall'attuazione dell'articolo non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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

Il Capo II disciplina l'accertamento dei requisiti psico-fisici necessari per la guida, il rilascio della patente, gli esami di idoneità tecnica, la conversione delle patenti estere e militari, nonché la durata e la conferma di validità dei titoli di guida.

Le disposizioni intervengono su procedimenti già svolti dagli uffici della Motorizzazione civile, dalle Commissioni mediche locali, dai medici certificatori, dagli organi sanitari periferici di Rete Ferroviaria Italiana, dalle autorità diplomatico-consolari e dagli ulteriori soggetti autorizzati. La disciplina è attuata utilizzando le strutture e i sistemi informatici già operativi e applicando i diritti e le tariffe previsti per le operazioni richieste dagli interessati.

Articolo 181 ***Accertamento dei requisiti psico-fisici per la guida di veicoli.*** L'articolo disciplina, in linea di continuità con quanto previsto dall'articolo 119 del vigente codice della strada, l'accertamento dei requisiti fisici e psichici necessari per ottenere la patente, l'autorizzazione a esercitarsi alla guida o l'autorizzazione alla guida accompagnata.

L'accertamento è effettuato dai medici monocratici o dalle Commissioni mediche locali. Nei casi riguardanti aspiranti conducenti con mutilazioni o minorazioni fisiche, la Commissione è integrata da un medico appartenente ai servizi territoriali della riabilitazione e da un ingegnere del ruolo del competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Nei casi in cui emergano comportamenti o sintomi associabili a patologie alcolcorrelate, è prevista l'integrazione con un medico dei servizi competenti per la prevenzione, la cura e la riabilitazione.

La disposizione disciplina anche le comunicazioni tra Commissioni mediche locali e uffici della Motorizzazione civile nei casi di inidoneità temporanea o permanente, riduzione della validità della patente o prescrizione di adattamenti. L'interessato può richiedere, a proprie spese, una nuova certificazione agli organi sanitari periferici di Rete Ferroviaria Italiana. Per gli accertamenti riferiti a determinate disabilità, tali organi sono integrati da un dipendente MIT appartenente a un profilo per il quale è richiesta la laurea in ingegneria.

L'articolo non istituisce nuove Commissioni mediche locali, ma disciplina composizione e modalità operative di organismi già previsti dall'ordinamento. Gli accertamenti sanitari continuano a essere effettuati secondo il vigente regime tariffario, con oneri a carico degli interessati.

Gli accertamenti sanitari previsti dall'articolo sono effettuati dai medici e dalle Commissioni mediche locali già operanti a legislazione vigente, secondo il vigente regime tariffario e senza costituzione di nuovi organismi. La partecipazione del personale sanitario specialistico e del personale tecnico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è assicurata mediante le risorse umane disponibili a legislazione vigente, senza corresponsione di nuovi compensi, indennità o emolumenti comunque denominati. Gli ulteriori accertamenti specialistici o psicodiagnostici e le certificazioni richieste agli organi sanitari periferici di Rete Ferroviaria Italiana sono effettuati a spese dell'interessato.

La disposizione è quindi attuata mediante organismi, professionalità e procedure già previsti dall'ordinamento, con oneri sanitari e certificativi posti a carico degli interessati secondo il regime vigente e senza incremento delle dotazioni organiche o riconoscimento di compensi ulteriori a carico della finanza pubblica.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Articolo 182 ***Rilascio della patente di guida*****.** L'articolo disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, il rilascio della patente di guida, subordinandolo alla verifica dei requisiti di età, psico-fisici e soggettivi e al superamento dell'esame di idoneità, salvo i casi di conversione di patenti estere o militari.

La domanda è presentata al competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti secondo le modalità definite con provvedimento della competente Direzione generale. I medesimi provvedimenti disciplinano il rilascio, l'aggiornamento e il duplicato delle patenti e delle abilitazioni professionali mediante l'apposito sistema informatico ministeriale, anche con il coinvolgimento dei medici certificatori, dei comuni, delle autoscuole e delle imprese di consulenza automobilistica. La disposizione consente inoltre, alle condizioni stabilite dalla normativa unionale, il passaggio dalle patenti A1 e A2 alle categorie superiori mediante un corso di formazione presso un'autoscuola, senza ulteriore esame di guida.

Le attività di ricezione e istruttoria delle istanze, verifica dei requisiti, aggiornamento dei dati e rilascio dei titoli sono già svolte dagli uffici della Motorizzazione civile. La disposizione ne razionalizza le modalità operative e favorisce la gestione telematica dei procedimenti. Il sistema informatico richiamato è quello già in uso dal Ministero per la gestione delle patenti e delle abilitazioni professionali. La norma non prevede l'istituzione di una nuova piattaforma autonoma, né autorizza spese per la sua realizzazione. Il coinvolgimento dei medici, dei comuni, delle autoscuole e delle imprese di consulenza automobilistica avviene nell'ambito delle rispettive competenze e delle procedure già previste. I costi delle operazioni richieste restano a carico degli utenti attraverso i diritti e le tariffe vigenti. La formazione necessaria per il passaggio dalle categorie A1 e A2 alle categorie superiori è svolta dalle autoscuole e i relativi costi gravano sugli interessati, senza oneri pubblici.

La disposizione si innesta pertanto su procedimenti, sistemi informativi e regimi tariffari già operanti, con costi delle operazioni amministrative e formative posti a carico degli utenti interessati e senza necessità di nuove risorse pubbliche.

Articolo 183 ***Esami di idoneità per il conseguimento della patente di guida*****.** L'articolo disciplina, in continuità con il vigente articolo 121 del codice della strada, gli esami di idoneità tecnica necessari per il conseguimento della patente, articolati nella verifica delle cognizioni e nella prova pratica relativa alle capacità e ai comportamenti. Le modalità e i programmi sono contenuti nell'Allegato V.4 e possono prevedere l'impiego di sussidi audiovisivi e questionari d'esame.

Le funzioni di esaminatore sono esercitate dai dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti appositamente abilitati. Ai fini del mantenimento dell'abilitazione è prevista una specifica attività formativa secondo le modalità indicate nell'Allegato V.5. La disposizione disciplina, inoltre, i termini minimi tra il rilascio dell'autorizzazione a esercitarsi e lo svolgimento della prova pratica, nonché quelli applicabili in caso di esito negativo o assenza ingiustificata. La patente è rilasciata contestualmente al superamento dell'esame di guida.

Le attività d'esame, formazione degli esaminatori, predisposizione dei questionari e rilascio dei titoli continuano a essere assicurate dagli uffici ministeriali nell'ambito delle risorse disponibili, mentre le operazioni richieste dai candidati restano coperte dai diritti e dalle tariffe vigenti; la disposizione non richiede pertanto stanziamenti aggiuntivi.

Con particolare riferimento agli Allegati, si rappresenta che l'Allegato V.4 disciplina le modalità di conseguimento delle patenti e delle abilitazioni professionali, i programmi e lo svolgimento delle prove teoriche e pratiche, i veicoli utilizzabili e i criteri di valutazione e che l'Allegato V.5 stabilisce invece i requisiti, la qualificazione iniziale, la formazione periodica e il sistema di garanzia della qualità degli esaminatori. Trattandosi di attività già svolte dagli uffici

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

ministeriali e dal personale in servizio, nell'ambito delle ordinarie funzioni e con copertura delle operazioni richieste mediante i vigenti diritti e tariffe a carico degli interessati, gli Allegati in esame non determinano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 184 ***Conversione delle patenti rilasciate da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo.*** L'articolo disciplina, in continuità con il vigente articolo 136 del codice della strada, la conversione delle patenti rilasciate da Stati terzi, subordinandola all'esistenza di specifiche intese bilaterali, alla reciprocità e alla verifica dei requisiti fisici, psichici e soggettivi. La patente estera convertita è ritirata e restituita all'autorità dello Stato di rilascio.

La disposizione regola inoltre la riconversione in patente italiana di titoli esteri derivanti da precedenti conversioni, distinguendo le ipotesi in cui sia vigente o meno un accordo bilaterale. Per le patenti italiane ottenute mediante conversione, l'attivazione della patente di guida mobile è subordinata alla validazione dell'ufficio provinciale che ha gestito la pratica, alla restituzione della patente estera e all'esibizione di un documento di soggiorno valido.

Le attività di verifica, conversione, ritiro e restituzione delle patenti estere sono già svolte dagli uffici della Motorizzazione civile. La disposizione riordina e puntualizza le relative procedure senza introdurre nuovi organismi amministrativi.

Tenuto conto del Progetto Portafoglio Digitale Italiano o Sistema IT Wallet (articolo 64-quater del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82) è stata introdotta, al comma 5, una specifica disposizione per l'attivazione della patente di guida mobile nei casi di patente italiana ottenuta per conversione di patente rilasciata da Stati non appartenenti all'Unione europea o allo Spazio economico europeo attraverso una validazione informatica. Tale adempimento deve essere gestito mediante il collegamento informatico e i sistemi già utilizzati dagli uffici provinciali per la trattazione delle pratiche di conversione e per l'alimentazione del sistema nazionale delle patenti.

Le attività di verifica, conversione, ritiro, restituzione e validazione delle patenti sono svolte dagli uffici della Motorizzazione civile nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente. La validazione necessaria all'attivazione della patente di guida mobile è effettuata mediante i sistemi informatici già utilizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la gestione dei titoli di guida, senza realizzazione di nuove infrastrutture autonome. Le relative operazioni amministrative restano assoggettate ai diritti e alle tariffe vigenti; conseguentemente, la disposizione è attuata senza nuovi fabbisogni finanziari a carico della finanza pubblica.

Articolo 185 ***Conversione delle patenti rilasciate da uno Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo.*** L'articolo disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, la conversione delle patenti rilasciate dagli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, prevedendo la verifica della validità del titolo anche mediante la rete europea delle patenti di guida.

Sono inoltre regolati la conversione obbligatoria delle patenti prive di limiti di validità amministrativa o aventi validità non conforme al diritto unionale, il rilascio del duplicato in caso di smarrimento o sottrazione, l'esperimento di guida per i titoli scaduti da oltre cinque anni, la conversione preventiva nei casi di revisione e le ipotesi nelle quali la conversione non è consentita. La disposizione estende anche a tali conversioni il sistema di validazione della patente mobile.

La conversione, il duplicato, l'esperimento di guida e la validazione della patente mobile sono effettuati mediante uffici, collegamenti europei e sistemi informativi già disponibili, con oneri delle operazioni posti a carico degli interessati secondo il vigente regime tariffario, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Articolo 186 ***Conversione delle patenti militari o assimilate*****.** L'articolo, in continuità con il vigente articolo 138, comma 5, del codice della strada, consente ai titolari delle patenti militari o assimilate di ottenere la corrispondente patente civile senza sostenere l'esame di idoneità, sulla base della tabella di equipollenza stabilita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con l'amministrazione o l'ente di appartenenza. La richiesta deve essere presentata per il tramite dell'amministrazione competente durante il servizio o entro un anno dal congedo o dalla cessazione dal servizio.

La disposizione conferma un procedimento di conversione già ricompreso nelle competenze degli uffici della Motorizzazione civile e delle amministrazioni interessate. La predisposizione e l'aggiornamento della tabella di equipollenza costituiscono attività tecnico-amministrative svolte dal MIT e dalle amministrazioni concertanti mediante personale già in servizio. La conversione resta assoggettata ai diritti e alle tariffe previsti per le operazioni amministrative richieste dall'interessato.

La conversione delle patenti militari o assimilate resta affidata agli uffici e alle amministrazioni già competenti e continua a essere assoggettata ai diritti e alle tariffe applicabili alle operazioni richieste dagli interessati, senza istituzione di nuovi procedimenti onerosi o fabbisogni aggiuntivi per la finanza pubblica.

Articolo 187 ***Durata e conferma della validità delle patenti di guida*****.** L'articolo, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina la durata e la conferma della validità delle patenti e dei certificati di abilitazione professionale, subordinandole alla permanenza della residenza richiesta e dei requisiti fisici e psichici.

Il procedimento di rinnovo e rilascio del duplicato è effettuato in modalità telematica attraverso il sistema informatico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il coinvolgimento dei medici e delle Commissioni mediche locali. Il pagamento della tariffa costituisce condizione per lo svolgimento della visita e il personale sanitario risponde in solido dell'omesso pagamento.

La conferma di validità, il rilascio dei duplicati, l'aggiornamento degli archivi e gli eventuali esperimenti di guida sono dunque svolti mediante procedure e sistemi già operativi, con oneri sanitari, amministrativi e consolari posti a carico degli interessati secondo i regimi vigenti; la disposizione non determina nuovi fabbisogni a carico della finanza pubblica. Le operazioni richieste dagli interessati, comprese le visite mediche e gli esperimenti di guida, sono assoggettate ai diritti e alle tariffe vigenti. Le autorità diplomatico-consolari provvedono agli adempimenti di competenza avvalendosi delle risorse disponibili e secondo il regime tariffario consolare applicabile.

CAPO III – DELLE AUTOSCUOLE

Il Capo III, composto dal solo **articolo 188**, disciplina l'attività delle autoscuole, individuandone le funzioni, i requisiti organizzativi e professionali, le modalità di avvio dell'attività, il regime di vigilanza amministrativa e tecnica e i contenuti della disciplina attuativa.

Articolo 188 ***Autoscuole*****.** L'articolo che riproduce le disposizioni contenute nell'articolo 123, commi 1 e 7, del vigente codice della strada, definisce le autoscuole quali scuole per l'educazione stradale, l'istruzione e la formazione dei conducenti e ne disciplina l'attività, l'organizzazione, l'avvio e la vigilanza.

Il comma 2 stabilisce che l'autoscuola svolge attività di formazione per il conseguimento delle patenti di qualsiasi categoria e deve disporre di adeguate attrezzature tecniche e didattiche, nonché di insegnanti e istruttori muniti della prescritta abilitazione professionale.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

La disposizione consente inoltre a più autoscuole di consorziarsi e costituire un centro di istruzione automobilistica, riconosciuto dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti secondo criteri uniformi stabiliti con decreto ministeriale. Le autoscuole consorziate possono affidare al centro, integralmente o parzialmente, la formazione per il conseguimento delle patenti, anche speciali, diverse dalla categoria B, nonché delle abilitazioni e qualificazioni professionali. In tale ipotesi è consentita una corrispondente riduzione delle dotazioni di personale e attrezzature delle singole autoscuole consorziate.

La disposizione riordina la disciplina delle autoscuole e dei centri di istruzione automobilistica, senza istituire nuovi organismi amministrativi o attribuire alle amministrazioni pubbliche funzioni ulteriori rispetto a quelle già esercitate in materia. Il riconoscimento dei centri di istruzione automobilistica è effettuato dai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mediante le risorse disponibili a legislazione vigente. Le province provvedono alla ricezione delle segnalazioni certificate di inizio attività, alla vigilanza amministrativa e tecnica e all'applicazione delle sanzioni avvalendosi delle strutture organizzative e del personale già disponibili. Le regioni e le province autonome provvedono alle attività di accreditamento dei soggetti formatori nell'ambito delle rispettive competenze e risorse. Gli oneri relativi ai locali, agli arredi, alle attrezzature, al parco veicolare, alla formazione iniziale e periodica e agli esami degli insegnanti e degli istruttori restano a carico delle autoscuole, dei centri di istruzione automobilistica e degli altri soggetti interessati. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede all'adozione dei decreti attuativi mediante le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

La disciplina delle autoscuole e dei centri di istruzione automobilistica è pertanto attuata mediante procedimenti di riconoscimento, vigilanza, accreditamento e regolazione già riconducibili alle amministrazioni competenti, mentre gli oneri organizzativi, professionali, didattici e strumentali restano a carico dei soggetti privati interessati; non sono quindi previsti nuovi fabbisogni a carico della finanza pubblica.

Con particolare riferimento all'Allegato V.6, richiamato dai commi 3, 4 e 5, esso disciplina i requisiti e le modalità per l'avvio dell'attività di autoscuola mediante segnalazione certificata, l'organizzazione e le dotazioni delle autoscuole e dei centri di istruzione automobilistica, la formazione degli insegnanti e degli istruttori, nonché la vigilanza e le relative misure disciplinari. Trattandosi del riordino di attività e procedimenti già attribuiti alle amministrazioni competenti, svolti mediante strutture e sistemi esistenti, mentre gli oneri organizzativi, formativi e strumentali restano a carico dei soggetti privati interessati, l'Allegato non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

TITOLO VI - DEI VEICOLI

CAPO I - DEI PRINCIPI GENERALI

Il Capo I definisce la nozione di veicolo e disciplina gli obblighi dei costruttori, degli importatori e dei distributori, le campagne di richiamo di sicurezza, il riconoscimento degli operatori economici e i controlli sulla conformità della produzione al tipo omologato. Le disposizioni hanno natura prevalentemente definitoria, tecnica, regolatoria e di coordinamento con la normativa unionale e UNECE in materia di omologazione, sicurezza dei prodotti e vigilanza del mercato. I profili finanziari di maggiore rilievo riguardano le verifiche tecniche, i controlli di conformità, le campagne di richiamo, l'accesso agli archivi e le attività di vigilanza. Tali attività sono, tuttavia, svolte nell'ambito delle competenze già attribuite alle amministrazioni interessate e con oneri posti, ove previsto, a carico degli operatori economici.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Articolo 189 ***Veicoli.*** La disposizione definisce, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, la nozione di veicolo ai fini del codice, comprendendovi tutte le macchine che circolano sulle strade, anche quando dotate di sistemi di guida automatizzata, ed esclude dalla relativa categoria le macchine riservate all'uso dei bambini, quelle destinate alle persone con disabilità riconducibili ai dispositivi medici o ai robot per la cura della persona e i dispositivi di micromobilità elettrica disciplinati dall'articolo 213.

La norma ha carattere definitorio e classificatorio e non introduce nuovi procedimenti amministrativi, nuovi obblighi organizzativi o attività tecniche immediatamente operative. L'eventuale disciplina regolamentare delle caratteristiche delle macchine escluse dalla nozione di veicolo rientra nelle ordinarie attività tecnico-regolatorie delle amministrazioni competenti ed è svolta con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 190 ***Obblighi dei costruttori.*** La disposizione disciplina gli obblighi dei costruttori di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti, prevedendo la responsabilità per le procedure di omologazione, per la conformità della produzione, per le modifiche apportate nelle omologazioni in più fasi e per il rilascio delle certificazioni o dichiarazioni di conformità. Sono, inoltre, disciplinati gli obblighi di adozione delle misure correttive in caso di non conformità, le campagne di richiamo, l'informazione dei proprietari e degli utilizzatori, la gestione dei reclami, la tenuta dei registri e il rispetto delle condizioni di stoccaggio e trasporto. La disciplina proposta è costituita dalle disposizioni vigenti di cui all'articolo 13 paragrafi 1, 2, 3, 5, 6, articolo 14 paragrafi, 1 e 2, e articolo 36, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 2018/858.

L'articolo pone, espressamente, a carico dei costruttori i costi dei controlli e delle verifiche sulla conformità della produzione al tipo omologato, delle verifiche e dei controlli di conformità in servizio, nonché delle attività previste dalla normativa nazionale, unionale e UNECE. Restano altresì a carico dei costruttori gli oneri relativi alle misure correttive, al ritiro o richiamo dei prodotti, alle comunicazioni agli interessati, alla tenuta dei registri e alla collaborazione con le autorità competenti.

Le attività dell'autorità di omologazione e delle autorità di vigilanza del mercato sono riconducibili alle funzioni già attribuite dalla disciplina vigente e sono svolte mediante le strutture e le risorse disponibili a legislazione vigente. L'accesso ai dati contenuti nell'Archivio nazionale dei veicoli, nei limiti necessari all'adempimento degli obblighi informativi gravanti sul costruttore e nel rispetto della normativa in materia di protezione dei dati personali, è assicurato mediante le infrastrutture informatiche già disponibili; gli eventuali servizi resi agli operatori economici sono comunque riconducibili ai vigenti sistemi di diritti, tariffe o corrispettivi. La disposizione non prevede contributi, rimborsi o forme di sostegno pubblico in favore dei costruttori e non determina nuovi fabbisogni a carico della finanza pubblica.

Articolo 191 ***Campagne di richiamo di sicurezza.*** La disposizione, in linea con il vigente articolo 80-*bis* del codice della strada, disciplina le campagne di richiamo di sicurezza relative ai veicoli delle categorie L, M, N e O, ai veicoli agricoli e forestali, alle macchine operatrici e alle macchine mobili non stradali, imponendo ai costruttori l'adozione delle misure correttive e l'informazione dei proprietari o utilizzatori dei veicoli interessati. È inoltre previsto che, decorso il termine di ventiquattro mesi dall'avvio della campagna senza che siano stati effettuati gli adeguamenti necessari, il costruttore inserisca i dati del veicolo nell'elenco telematico istituito presso la Direzione generale per la motorizzazione, curandone il relativo aggiornamento.

Le attività del presente articolo non comportano l'istituzione di una nuova banca dati autonoma, ma si innestano su infrastrutture informatiche e archivi già disponibili presso il Ministero

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

delle infrastrutture e dei trasporti. Gli obblighi di inserimento e aggiornamento dei dati, nonché i costi delle campagne di richiamo e degli interventi correttivi, restano a carico dei costruttori.

L'eventuale decreto ministeriale volto a integrare l'elenco ha natura tecnico-regolatoria ed è adottato dalle strutture competenti nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente. Gli oneri relativi all'attivazione, allo svolgimento e all'aggiornamento delle campagne di richiamo restano integralmente a carico dei costruttori, mentre l'amministrazione utilizza archivi e sistemi informativi già operativi, senza istituire nuove piattaforme autonome o nuovi obblighi di spesa.

Articolo 192 ***Obblighi degli importatori.*** L'articolo disciplina gli obblighi degli importatori, stabilendo che essi possono immettere sul mercato esclusivamente veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti conformi al codice, alla normativa unionale e ai regolamenti UNECE. Prima dell'immissione sul mercato, gli importatori verificano la validità dell'omologazione, la presenza dei marchi prescritti e la conformità del prodotto. Sono, inoltre, previsti obblighi di informazione, ritiro o richiamo in caso di grave rischio, indicazione dei dati identificativi dell'importatore, disponibilità delle istruzioni in lingua italiana, tenuta dei registri dei reclami e dei richiami e mantenimento di idonee condizioni di stoccaggio e trasporto.

La disciplina proposta è costituita dalle disposizioni vigenti di cui all'articolo 16 paragrafi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9, articolo 17 paragrafi, 1 e 2 del Regolamento (UE) 2018/858.

Gli obblighi previsti gravano direttamente sugli importatori e riguardano attività proprie dell'operatore economico nell'ambito della commercializzazione dei prodotti. Le attività delle autorità pubbliche consistono nel ricevimento delle comunicazioni e nell'esercizio delle ordinarie funzioni di vigilanza del mercato già previste dalla normativa nazionale e unionale. La disposizione non istituisce nuove strutture pubbliche, non prevede contributi, rimborsi o autorizzazioni di spesa in favore degli importatori e la relativa attuazione è assicurata con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 193 ***Obblighi dei distributori.*** La disposizione disciplina gli obblighi dei distributori nella fase di messa a disposizione sul mercato di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti, imponendo la verifica della presenza delle targhette o dei marchi di omologazione, dei documenti, delle istruzioni e delle informazioni sulla sicurezza, nonché il rispetto degli obblighi posti a carico del costruttore e dell'importatore. Sono, inoltre, previsti obblighi di informazione sui reclami e sulle non conformità, garanzia delle condizioni di stoccaggio e trasporto, sospensione della commercializzazione dei prodotti non conformi e collaborazione con le autorità competenti.

La disciplina proposta è costituita dalle disposizioni vigenti di cui agli articoli 18 e 19 del Regolamento (UE) 2018/858.

La norma pone obblighi esclusivamente a carico degli operatori economici privati. I relativi costi di verifica, conservazione, comunicazione, ritiro dalla vendita e collaborazione restano a carico dei distributori. Le amministrazioni competenti intervengono nell'ambito delle ordinarie attività di vigilanza del mercato, senza nuovi organismi, procedure onerose o autorizzazioni di spesa; l'attuazione avviene pertanto a risorse invariate.

Articolo 194 ***Obblighi degli importatori e dei distributori.*** La disposizione stabilisce che l'importatore o il distributore è considerato costruttore, ed è quindi soggetto agli obblighi previsti per quest'ultimo, quando commercializzano il prodotto con il proprio nome o marchio, lo modifica in modo da comprometterne la conformità oppure lo immette sul mercato sulla base di un'omologazione UNECE rilasciata a un costruttore stabilito fuori dall'Unione europea in assenza di un rappresentante individuabile nel territorio unionale. È inoltre demandata a un decreto del Ministro delle infrastrutture

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

e dei trasporti la definizione delle modalità di riconoscimento degli importatori e dei distributori preventivamente indicati dai costruttori.

La disciplina proposta è costituita dalle disposizioni vigenti di cui all'articolo 20 del Regolamento (UE) 2018/858.

L'estensione agli importatori e ai distributori degli obblighi propri dei costruttori comporta che i relativi costi restino integralmente a carico degli operatori economici interessati. Il decreto ministeriale previsto dalla disposizione ha natura tecnico-regolatoria e le eventuali attività di riconoscimento sono svolte dagli uffici ministeriali già competenti in materia di omologazione e vigilanza del mercato. Qualora il riconoscimento sia richiesto dall'operatore e comporti verifiche specifiche, le relative operazioni sono assoggettate ai diritti o alle tariffe applicabili alle attività tecniche rese nell'interesse dei richiedenti. La disposizione non richiede nuove strutture o risorse aggiuntive a carico della finanza pubblica.

Articolo 195 ***Controlli di conformità.*** La disposizione disciplina i controlli sulla conformità della produzione, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente (Allegato IV – Art. 2 Regolamento (UE) 2018/858 e Artt. 27, paragrafo 2, 52, paragrafo 3 del medesimo Regolamento (UE) 2018/858 e articolo 77, comma 1, del vigente codice della strada) prevedendo che, prima dell'avvio della procedura di omologazione di un tipo di veicolo prodotto in serie o dei relativi sistemi, componenti ed entità tecniche, il costruttore sia sottoposto alla verifica preventiva del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Prima del rilascio dell'omologazione, il Ministero verifica l'adeguatezza delle procedure predisposte dal costruttore per garantire la conformità al tipo omologato. Sono, inoltre, disciplinati i poteri di sospensione o revoca dell'omologazione nazionale, le comunicazioni alle autorità estere nei casi di omologazione rilasciata da altro Stato e l'adozione delle misure restrittive provvisorie necessarie.

La neutralità finanziaria del presente articolo è assicurata dalla previsione espressa secondo cui gli oneri relativi alle verifiche preventive e successive sono posti a carico del titolare dell'omologazione. Le funzioni amministrative di vigilanza, sospensione, revoca, comunicazione e cooperazione internazionale rientrano nelle attribuzioni già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi della normativa nazionale e unionale.

Il decreto ministeriale previsto dal comma 5, volto a definire criteri, modalità ed eventuale selezione dei veicoli e dei prodotti da sottoporre a verifica, ha natura tecnico-regolatoria ed è adottato nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente. Gli oneri relativi alle verifiche preventive e successive restano posti a carico del titolare dell'omologazione, mentre le attività ministeriali di vigilanza e cooperazione sono svolte nell'ambito delle attribuzioni già esercitate, senza nuovi obblighi di spesa.

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

Il Capo II disciplina le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore e dei relativi rimorchi, diversi dai veicoli agricoli e forestali, nonché dei dispositivi, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti che li equipaggiano. Sono, altresì, disciplinate le procedure di omologazione e di approvazione, la documentazione di conformità, le modifiche costruttive, il traino e la sperimentazione dei veicoli a guida automatizzata.

Le disposizioni si collocano nel quadro della normativa unionale vigente e dei regolamenti UNECE e confermano, in larga parte, competenze tecniche e amministrative già attribuite al

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e agli uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione. Le attività di omologazione, visita e prova, certificazione, approvazione, aggiornamento dei documenti di circolazione, autorizzazione e controllo sono svolte dagli uffici competenti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

Sotto il profilo finanziario, gli oneri relativi alle operazioni tecniche richieste dai costruttori, dagli operatori economici, dai proprietari dei veicoli o dagli altri soggetti interessati restano assoggettati ai diritti, alle tariffe e ai corrispettivi previsti dalla normativa vigente. Gli oneri relativi agli adeguamenti tecnici, alle modifiche costruttive, agli interventi correttivi, alle prove e alle sperimentazioni restano a carico dei soggetti interessati. Il Capo non istituisce nuovi organismi, nuove strutture amministrative o nuove dotazioni organiche e le attività pubbliche sono svolte con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 196 ***Caratteristiche costruttive dei veicoli*****.** La disposizione disciplina le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore e dei relativi rimorchi, diversi dai veicoli agricoli e forestali e dai monopattini elettrici, rinviando alla normativa unionale vigente. Le previsioni sono state riformulate, rispetto alla vigente disciplina contenuta nell'articolo 71 del vigente codice della strada al fine di adeguarla alle previsioni di cui al Regolamento (UE) 2018/858.

La norma ha carattere tecnico, regolatorio e di coordinamento con la disciplina unionale. L'adozione dei decreti ministeriali rientra nelle attribuzioni già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalle amministrazioni eventualmente concertanti. Gli oneri necessari ad assicurare la conformità dei veicoli alle caratteristiche costruttive e funzionali prescritte gravano sui costruttori, sugli operatori economici e, nei casi di interventi successivi all'immatricolazione, sui proprietari interessati. Le procedure di omologazione richiamate dalla disposizione sono svolte secondo il regime tariffario vigente, senza nuovi fabbisogni a carico della finanza pubblica.

Con particolare riferimento all'Allegato VI.1, richiamato dal comma 3, esso disciplina i limiti dimensionali e di massa dei veicoli e dei relativi complessi, compresi i veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici, le macchine mobili non stradali e i carrelli appendice. Trattandosi del riordino di prescrizioni tecniche già previste dall'ordinamento, la cui osservanza e i cui eventuali costi di adeguamento gravano sui costruttori, sui proprietari e sugli utilizzatori dei veicoli, mentre le verifiche sono svolte dagli uffici e dagli organi già competenti nell'ambito delle risorse disponibili, l'Allegato non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 197 ***Dispositivi, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti*****.** La disposizione disciplina i dispositivi, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti destinati a equipaggiare i veicoli di cui al precedente articolo, rinviando alla normativa unionale e assoggettandoli a omologazione nei casi previsti. È, inoltre, demandata al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'attuazione delle disposizioni unionali non direttamente applicabili, nonché l'individuazione dei dispositivi supplementari obbligatori o facoltativi connessi alla destinazione o all'uso dei veicoli o a particolari norme di comportamento. La disposizione prevede, inoltre, specifiche prescrizioni tecniche per i dispositivi e i sistemi dei veicoli destinati alla guida o al trasporto di persone con disabilità. Le previsioni sono state riformulate, rispetto alla vigente disciplina contenuta nell'articolo 72 del vigente codice della strada al fine di adeguarla alle previsioni di cui al Regolamento (UE) 2018/858.

La norma ha contenuto tecnico e regolatorio. Le attività di adozione dei provvedimenti ministeriali e di omologazione dei dispositivi, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti rientrano nelle competenze già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Gli oneri relativi alla realizzazione, installazione, sostituzione, manutenzione e omologazione dei

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

dispositivi e dei sistemi restano a carico dei costruttori, dei proprietari dei veicoli e degli altri soggetti interessati. Le disposizioni relative ai veicoli destinati alle persone con disabilità hanno natura tecnico-regolatoria e non introducono contributi, agevolazioni o prestazioni economiche ulteriori; l'attuazione avviene pertanto nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 198 ***Omologazione e requisiti per l'ammissione alla circolazione.*** L'articolo disciplina la procedura di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei relativi sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti, ai fini dell'ammissione alla circolazione. La procedura riguarda i veicoli prodotti in serie illimitata o limitata, i veicoli omologati individualmente e i veicoli incompleti progettati e costruiti in una o più fasi. Le visite e prove sono effettuate dai competenti uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, secondo modalità e documentazione stabilite con decreto ministeriale, mentre per i veicoli prodotti in serie l'accertamento è eseguito su prototipi.

Le previsioni sono state riformulate, rispetto alla vigente disciplina contenuta nell'articolo 75 del vigente codice della strada al fine di adeguarla alle previsioni di cui al Regolamento (UE) 2018/858.

La disposizione disciplina, inoltre, il riconoscimento diretto delle omologazioni UE e UNECE rilasciate da altri Stati conformemente alla normativa unionale, nonché la valutazione delle omologazioni nazionali estere al fine di verificarne l'equivalenza rispetto alle prescrizioni tecniche applicate in Italia. In caso di esito favorevole è rilasciato il certificato di omologazione. Sono altresì disciplinati i casi in cui, successivamente al rilascio dell'omologazione, siano accertati dispositivi o metodologie, anche *hardware* o *software*, idonei a ridurre l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, con assegnazione al titolare dell'omologazione di un termine per il ripristino della conformità e, in caso di inadempimento, con revoca dell'omologazione nazionale o adozione di misure restrittive provvisorie nei casi di omologazioni estere.

L'articolo comporta attività di visita e prova, accertamento tecnico, rilascio di certificazioni, valutazione di omologazioni estere, verifiche successive, comunicazioni con autorità estere e adozione di misure restrittive. Tali attività rientrano nelle competenze già esercitate dagli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sono svolte mediante le strutture e i sistemi informativi disponibili a legislazione vigente. Le operazioni tecniche richieste dai costruttori e dagli operatori economici continuano a essere assoggettate alle tariffe previste dalla normativa vigente. Gli oneri derivanti dagli interventi di ripristino e dalle misure necessarie a ricondurre i veicoli alle condizioni originarie sono espressamente posti a carico del titolare dell'omologazione, con esclusione di nuovi obblighi di spesa per le amministrazioni pubbliche.

Articolo 199 ***Dichiarazione di conformità, certificato di omologazione e certificato di conformità.*** La disposizione disciplina la documentazione necessaria per la procedura di omologazione e per la successiva immatricolazione dei veicoli.

Le previsioni sono state riformulate, rispetto alla vigente disciplina contenuta nell'articolo 76 del vigente codice della strada al fine di adeguarla alle previsioni di cui al Regolamento (UE) 2018/858.

Alla richiesta di visita e prova deve essere allegata la dichiarazione di conformità rilasciata dal costruttore e, in caso di esito favorevole, il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione rilascia il certificato di omologazione. Il rilascio è sospeso qualora emergano elementi tali da far presumere l'illecita provenienza del veicolo o di parte di esso, ovvero in caso di esito non favorevole della visita e prova. La disposizione disciplina, inoltre, il contenuto della documentazione mediante rinvio alla normativa unionale e al regolamento attuativo per le omologazioni nazionali e

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

prevede che il costruttore rilasci, per ciascun veicolo conforme al tipo omologato, il certificato di conformità, anche in formato digitale, tenendone registrazione progressiva.

La norma ha natura documentale e procedimentale. Le attività di ricezione e verifica della documentazione, visita e prova, rilascio o sospensione del certificato rientrano nelle ordinarie funzioni degli uffici competenti in materia di omologazione. Gli obblighi di predisposizione, rilascio e registrazione delle dichiarazioni e dei certificati di conformità gravano sui costruttori. L'utilizzo del formato digitale costituisce una modalità di gestione documentale nell'ambito dei sistemi informativi già in uso per le procedure di omologazione e immatricolazione. Le operazioni tecniche e il rilascio dei certificati continuano a essere assoggettati ai diritti e alle tariffe vigenti, senza nuovi fabbisogni finanziari pubblici.

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

Le previsioni sono state riformulate, rispetto alla vigente disciplina contenuta nell'articolo 78 del vigente codice della strada al fine di adeguarla alle previsioni di cui al Regolamento (UE) 2018/858.

Tali modifiche sono, di regola, subordinate a visita e prova presso i competenti uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione. È prevista l'adozione di decreti ministeriali per individuare le modifiche per le quali l'aggiornamento dei documenti di circolazione non richiede visita e prova, per disciplinare le modifiche in assenza di normativa unionale armonizzata e per stabilire i requisiti della relazione tecnica sostitutiva del nulla osta del costruttore, ove quest'ultimo non sia rilasciato per motivi diversi da quelli di ordine tecnico.

La disposizione prevede inoltre l'aggiornamento dei dati interessati dalla modifica mediante certificato di approvazione o, ove possibile, mediante duplicato del documento unico o della carta di circolazione. Per i veicoli in circolazione da più di dieci anni, le modifiche sono ammesse nei limiti previsti da appositi provvedimenti della Direzione generale per la motorizzazione o dai decreti sulle caratteristiche costruttive. È altresì previsto un decreto ministeriale per l'individuazione dei soggetti, diversi dai costruttori, competenti a effettuare modifiche costruttive sui veicoli delle categorie L, M, N e O, con iscrizione in apposito registro, nonché la possibilità di emanare disposizioni semplificative per l'installazione di dispositivi aggiuntivi con finalità di sicurezza stradale. La disposizione contempla, infine, un regime di esenzione per i veicoli che partecipano a competizioni motoristiche sportive autorizzate, limitatamente alle esigenze logistiche della gara.

L'articolo comporta visite e prove, aggiornamenti documentali, verifiche delle relazioni tecniche, rilascio di certificati di approvazione e istituzione di un registro dei soggetti autorizzati a effettuare modifiche costruttive. Le attività di visita e prova, verifica tecnica e aggiornamento dei documenti di circolazione sono tuttavia già riconducibili alle competenze degli uffici della Motorizzazione civile e sono svolte secondo le procedure e le tariffe vigenti, con oneri a carico dei proprietari dei veicoli e degli operatori interessati. La relazione tecnica sostitutiva del nulla osta è predisposta da un professionista abilitato nell'interesse del richiedente e i relativi costi restano a carico di quest'ultimo.

Le attività di verifica e accertamento sono svolte dagli organi e dagli uffici competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate, mentre gli eventuali costi di ripristino, regolarizzazione, aggiornamento documentale e adeguamento del veicolo gravano sui proprietari e utilizzatori interessati secondo il regime vigente.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Articolo 201 ***Traino dei veicoli*****.** L'articolo disciplina il traino dei veicoli, in linea con quanto previsto dall'articolo 63 del vigente codice dei contratti pubblici, prevedendo che nei documenti di circolazione dei veicoli eccezionali o autorizzati a effettuare trasporti in condizioni di eccezionalità possa essere indicata la possibilità di trainare o farsi trainare da più di un veicolo. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, individua le circostanze eccezionali in cui gli autoveicoli possono essere autorizzati ad effettuare il traino di veicoli non considerati rimorchi, compresi i veicoli in avaria. È infine disciplinata la possibilità, per i trenini turistici classificati come veicoli atipici, di trainare fino a tre rimorchi, con indicazione nei documenti di circolazione della massa massima rimorchiabile.

La norma ha carattere tecnico e autorizzatorio. Il rilascio delle autorizzazioni speciali e l'annotazione della massa rimorchiabile nei documenti di circolazione rientrano nelle competenze già esercitate dagli uffici della Motorizzazione civile. Gli eventuali oneri relativi agli accertamenti tecnici, al rilascio o aggiornamento dei documenti e all'adeguamento dei veicoli gravano sui soggetti richiedenti secondo il vigente sistema tariffario. L'attuazione della disposizione è pertanto assicurata nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 202 ***Dei veicoli a guida automatizzata*****.** La disposizione disciplina, in linea con le previsioni contenute nel Regolamento (UE) 2019/2144, i veicoli dotati di sistemi di guida automatizzata, distinguendo tra veicoli parzialmente automatizzati e veicoli completamente automatizzati. Per i veicoli appartenenti alle categorie internazionali M e N è prevista l'omologazione secondo la normativa unionale e la definizione delle caratteristiche tecniche mediante decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità alla normativa tecnica dell'Unione europea.

La disposizione consente, inoltre, per finalità di ricerca, sviluppo e innovazione non direttamente finalizzate all'omologazione e alla messa in produzione, la sperimentazione su strade aperte al traffico, comprese quelle in ambito portuale e aeroportuale, di veicoli omologati e di mezzi innovativi non omologati o non omologabili, allestiti con tecnologie di guida automatica o connessa, previa autorizzazione delle autorità competenti secondo la normativa vigente.

Gli oneri relativi alla progettazione, allestimento, assicurazione, gestione, monitoraggio tecnico e svolgimento delle sperimentazioni restano integralmente a carico dei soggetti richiedenti. Le attività amministrative e tecniche delle autorità competenti sono svolte nell'ambito delle attribuzioni già esercitate e, ove rese nell'interesse dei richiedenti, secondo il regime tariffario applicabile, senza nuovi fabbisogni a carico della finanza pubblica.

CAPO III - DEI VEICOLI AGRICOLI E FORESTALI

Il Capo III disciplina le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli agricoli e forestali, dei trattori a ruote o cingolati, delle macchine operatrici agricole semoventi, dei rimorchi agricoli e delle attrezzature intercambiabili trainate, nonché i dispositivi, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti destinati a equipaggiare tali veicoli. Sono, altresì, disciplinate le procedure di omologazione e ammissione alla circolazione, la documentazione di conformità, le modifiche costruttive, il traino e l'abbinamento dei veicoli.

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

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Sotto il profilo finanziario, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce nuove autorizzazioni di spesa. Le attività amministrative, tecniche, regolatorie, di omologazione, visita e prova, certificazione, approvazione, aggiornamento documentale e controllo sono svolte dalle amministrazioni competenti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Gli oneri relativi alla conformità dei veicoli, alle prove, agli interventi correttivi, alle modifiche costruttive, alle relazioni tecniche, alle autorizzazioni e agli adempimenti necessari per la circolazione restano a carico dei costruttori, dei titolari delle omologazioni, dei proprietari dei veicoli e degli altri operatori interessati, secondo il vigente sistema di diritti, tariffe e corrispettivi.

Articolo 203 ***Caratteristiche costruttive dei veicoli agricoli e forestali.*** La disposizione disciplina le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli agricoli e forestali, dei trattori a ruote o cingolati, delle macchine operatrici agricole semoventi, dei rimorchi agricoli e delle attrezzature intercambiabili trainate, rinviando in via principale alla normativa unionale vigente.

Le previsioni sono state riformulate, rispetto alla vigente disciplina contenuta nell'articolo 106 del vigente codice della strada al fine di adeguarla alle previsioni di cui al Regolamento (UE) 167/2013.

Per le disposizioni unionali non autonomamente applicabili è prevista l'adozione di decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; per gli aspetti non disciplinati dal diritto dell'Unione europea, la disposizione rinvia al regolamento attuativo e consente l'adozione di decreti ministeriali, anche di concerto con le amministrazioni interessate, per stabilire particolari caratteristiche costruttive e funzionali di determinate categorie di veicoli. La disposizione prevede inoltre che le caratteristiche costruttive e funzionali siano soggette alla procedura di omologazione di cui presente Capo e coordina la disciplina della circolazione su strada con quella relativa alla sicurezza e all'igiene del lavoro, facendo salve le competenze delle altre amministrazioni indicate.

La norma ha carattere tecnico, regolatorio e di coordinamento. L'adozione dei decreti e del regolamento attuativo rientra nelle attribuzioni già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalle amministrazioni eventualmente concertanti. Gli oneri necessari ad assicurare la conformità dei veicoli agricoli e forestali alle caratteristiche costruttive e funzionali prescritte gravano sui costruttori e sugli operatori economici interessati. Le procedure di omologazione richiamate dalla disposizione sono svolte dagli uffici competenti secondo il regime tariffario vigente, senza nuovi obblighi di spesa per le amministrazioni pubbliche.

Articolo 204 ***Dispositivi dei veicoli agricoli e forestali.*** La disposizione, di nuova introduzione, disciplina i dispositivi, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti che equipaggiano i veicoli agricoli e forestali, rinviando alla normativa unionale e assoggettandoli a omologazione nei casi da essa previsti. È inoltre demandata al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti l'attuazione della normativa unionale non direttamente applicabile e l'individuazione, sentito il Ministero dell'interno, dei dispositivi supplementari obbligatori o facoltativi in relazione a particolari norme di comportamento. La disposizione prevede, altresì, specifiche prescrizioni tecniche per i dispositivi e i sistemi dei veicoli agricoli e forestali destinati a essere condotti da persone con disabilità.

La norma ha contenuto tecnico e regolatorio. Le attività di adozione dei provvedimenti ministeriali e di omologazione dei dispositivi, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti rientrano nelle competenze già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Gli oneri relativi alla produzione, all'omologazione, all'installazione, alla sostituzione e alla manutenzione dei dispositivi e dei sistemi restano a carico dei costruttori, dei proprietari dei veicoli e degli altri soggetti interessati. Le disposizioni relative ai veicoli destinati a persone con disabilità

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

hanno natura tecnico-regolatoria e non introducono contributi, agevolazioni o prestazioni economiche ulteriori; l'attuazione avviene con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 205 ***Omologazione e requisiti per l'ammissione alla circolazione dei veicoli agricoli e forestali.*** L'articolo disciplina la procedura di omologazione dei veicoli agricoli e forestali, dei trattori a ruote o cingolati, delle macchine operatrici agricole semoventi, dei rimorchi agricoli e delle attrezzature intercambiabili trainate, ai fini dell'ammissione alla circolazione.

Le previsioni sono state riformulate, rispetto alla vigente disciplina contenuta nell'articolo 107 del vigente codice della strada al fine di adeguarla alle previsioni di cui al Regolamento (UE) 167/2013.

La procedura può riguardare veicoli prodotti in serie illimitata o limitata, veicoli omologati individualmente e veicoli incompleti progettati e costruiti in una o più fasi. I sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti da installare sui veicoli sono soggetti a omologazione secondo la normativa unionale o i regolamenti UNECE recepiti con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

La procedura di omologazione è eseguita mediante visita e prova a cura dei competenti uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, secondo modalità e documentazione stabilite con decreto ministeriale. Per i veicoli prodotti in serie, le visite e prove sono effettuate sui prototipi. La disposizione disciplina inoltre l'omologazione nazionale, le procedure per l'installazione di dispositivi, sistemi, componenti ed entità tecniche, il riconoscimento diretto delle omologazioni UE e UNECE rilasciate da altri Stati, la valutazione delle omologazioni nazionali estere, il rilascio del certificato di omologazione e la presentazione, in modalità digitale o cartacea, dei certificati necessari per l'immatricolazione.

Sono, altresì, disciplinati gli accertamenti successivi al rilascio dell'omologazione nei casi di applicazione di dispositivi o metodologie, anche hardware o software, che riducano l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, nonché il procedimento di ripristino della conformità, la revoca dell'omologazione nazionale, le misure restrittive relative alle omologazioni estere e l'eventuale esclusione di determinate attrezzature intercambiabili trainate dalle procedure di omologazione. Restano salve le competenze del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, del Ministero del lavoro e delle politiche sociali e del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.

L'articolo comporta attività di visita e prova, accertamento tecnico, rilascio di certificazioni, valutazione di omologazioni estere, verifiche successive, comunicazioni con autorità estere e adozione di misure correttive o restrittive. Tali attività rientrano, tuttavia, nelle competenze già esercitate dagli uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sono svolte mediante le strutture, il personale e i sistemi informativi disponibili a legislazione vigente. Le operazioni tecniche richieste dai costruttori e dagli operatori economici continuano a essere assoggettate ai diritti e alle tariffe previste dalla normativa vigente.

Gli oneri derivanti dagli interventi di ripristino e dalle misure necessarie a ricondurre i veicoli alle condizioni originarie sono espressamente posti a carico del titolare dell'omologazione. La presentazione dei certificati in formato digitale costituisce una modalità di gestione documentale nell'ambito dei sistemi già utilizzati per le procedure di omologazione e immatricolazione e non comporta l'istituzione di nuove piattaforme autonome o nuovi obblighi di spesa.

Articolo 206 ***Dichiarazione di conformità, certificato di omologazione e certificato di conformità dei veicoli agricoli e forestali.*** La disposizione, di nuova introduzione, disciplina la

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

documentazione necessaria per la procedura di omologazione e per la successiva immatricolazione dei veicoli agricoli e forestali. Alla richiesta di visita e prova deve essere allegata la dichiarazione di conformità rilasciata dal costruttore e, in caso di esito favorevole, il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione rilascia il certificato di omologazione. Il rilascio è sospeso qualora emergano elementi tali da far presumere l'illecita provenienza del veicolo o di parte di esso, ovvero in caso di esito non favorevole della visita e prova.

La disposizione rinvia alla normativa unionale e al regolamento attuativo per la definizione delle caratteristiche e del contenuto della dichiarazione di conformità, del certificato di omologazione e del certificato di conformità. Per ciascun veicolo costruito conformemente al tipo omologato, il costruttore rilascia, in forma cartacea o digitale, il certificato di conformità, assumendone la piena responsabilità e tenendo una registrazione progressiva dei certificati rilasciati.

La norma ha natura documentale e procedimentale. Le attività di ricezione e verifica della documentazione, visita e prova, rilascio o sospensione dei certificati rientrano nelle ordinarie funzioni degli uffici competenti in materia di omologazione. Gli obblighi di predisposizione, rilascio e registrazione delle dichiarazioni e dei certificati di conformità gravano sui costruttori. La gestione in formato digitale avviene mediante i sistemi informativi già utilizzati dal Ministero per le procedure di omologazione e immatricolazione. Le operazioni tecniche e il rilascio dei certificati continuano a essere assoggettati ai diritti e alle tariffe vigenti, senza nuovi fabbisogni finanziari pubblici.

Articolo 207 ***Delle modifiche costruttive e relativi adempimenti dei veicoli agricoli e forestali*****.** La disposizione disciplina le modifiche apportate alle caratteristiche costruttive dei veicoli agricoli e forestali e ai relativi dispositivi e sistemi.

Le previsioni sono state riformulate, rispetto alla vigente disciplina contenuta nell'articolo 112 del vigente codice della strada al fine di adeguarla alle previsioni di cui al Regolamento (UE) 167/2013.

I veicoli modificati sono sottoposti a visita e prova presso i competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nei casi e secondo le modalità stabilite con decreto ministeriale. Il medesimo decreto individua le modifiche per le quali l'aggiornamento dei documenti di circolazione non è subordinato a visita e prova e al rilascio dell'autorizzazione del costruttore, nonché le procedure e la documentazione necessarie per l'aggiornamento documentale.

La disposizione disciplina, inoltre, l'autorizzazione del costruttore per determinate modifiche, la possibilità di sostituirla con una relazione tecnica redatta da un professionista abilitato quando il mancato rilascio non dipenda da ragioni tecniche, la verifica della relazione in sede di visita e prova, l'aggiornamento dei dati interessati dalla modifica e le condizioni applicabili ai veicoli in circolazione da più di dieci anni. È infine previsto un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per individuare i soggetti, diversi dai costruttori, competenti a effettuare modifiche costruttive sui veicoli agricoli e forestali, con iscrizione in apposito registro istituito con il medesimo decreto.

L'articolo comporta visite e prove, verifiche delle relazioni tecniche, aggiornamenti documentali e gestione del registro dei soggetti autorizzati a effettuare modifiche costruttive. Le attività di visita e prova, verifica tecnica e aggiornamento dei documenti di circolazione sono già riconducibili alle competenze degli uffici della Motorizzazione civile e sono svolte secondo le procedure e le tariffe vigenti, con oneri a carico dei proprietari dei veicoli e degli operatori interessati. La relazione tecnica sostitutiva dell'autorizzazione del costruttore è predisposta da un professionista abilitato nell'interesse del richiedente e i relativi costi restano a carico di quest'ultimo.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Quanto al registro previsto dal comma 6, la relativa istituzione e gestione devono avvenire mediante i sistemi informativi e le banche dati già disponibili presso il Dipartimento per i trasporti e la navigazione, senza costituzione di una nuova struttura amministrativa. Le eventuali attività di iscrizione, verifica e aggiornamento svolte nell'interesse degli operatori economici sono riconducibili ai regimi di diritti e tariffe applicabili alle operazioni tecniche o amministrative richieste dai medesimi. La disposizione è pertanto attuata a risorse invariate.

Articolo 208 ***Traino di veicoli agricoli e forestali.*** La disposizione disciplina la lunghezza massima dei convogli formati da veicoli agricoli e forestali e rimorchi agricoli o attrezzature intercambiabili trainate, fissandola in 18,75 metri.

Le previsioni sono state riformulate, rispetto alla vigente disciplina contenuta nell'articolo 105, comma 1, del vigente codice della strada al fine di adeguarla alle previsioni di cui al Regolamento (UE) 167/2013.

I convogli che, per specifiche necessità funzionali, superano tale limite possono essere ammessi alla circolazione come trasporti eccezionali, previa autorizzazione e nel rispetto delle disposizioni sull'abbinamento dei veicoli. È inoltre previsto che la responsabilità dell'abbinamento al momento del traino ricada sul conducente del veicolo a motore, il quale deve garantire le condizioni di sicurezza e di circolazione del complesso veicolare.

Il rilascio dell'autorizzazione per i convogli eccedenti i limiti dimensionali avviene nell'ambito del procedimento già previsto per i trasporti eccezionali. Gli eventuali oneri istruttori, tecnici, autorizzatori, di scorta e di verifica dell'itinerario restano a carico dei soggetti richiedenti secondo la disciplina applicabile. La responsabilità dell'abbinamento grava sul conducente e non comporta nuovi compiti per le amministrazioni pubbliche, che continuano a operare nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 209 ***Abbinamento dei veicoli agricoli e forestali.*** La disposizione disciplina l'abbinamento tra trattori, rimorchi agricoli e attrezzature intercambiabili trainate nei casi di convogli ammessi alla circolazione come trasporti eccezionali.

Le previsioni sono state riformulate, rispetto alla vigente disciplina contenuta nell'articolo 105, commi 2 e 3, del vigente codice della strada al fine di adeguarla alle previsioni di cui al Regolamento (UE) 167/2013.

È consentito il traino di un solo rimorchio agricolo o di non più di due attrezzature intercambiabili trainate, purché munite di dispositivi di frenatura comandati dal trattore. Sono inoltre stabiliti il divieto di traino di rimorchi o attrezzature privi di dispositivo di frenatura da parte di trattori muniti anteriormente di attrezzi portati, i criteri per la determinazione della massa rimorchiabile, i rapporti massimi tra massa del rimorchio e massa del trattore, la definizione della massa a vuoto del trattore e i limiti derivanti dagli organi di traino e dagli impianti di frenatura.

La disposizione ha carattere tecnico, costruttivo e comportamentale. Le verifiche sulla massa rimorchiabile, sugli organi di traino e sugli impianti di frenatura sono effettuate nell'ambito delle procedure di omologazione, immatricolazione e controllo già disciplinate dal Titolo VI. Gli eventuali costi di adeguamento dei veicoli, delle attrezzature, degli organi di traino e dei dispositivi di frenatura gravano sui costruttori, sui proprietari e sugli utilizzatori dei mezzi agricoli. La norma non introduce nuovi procedimenti autorizzatori, nuovi organismi di controllo o nuovi obblighi di investimento a carico delle amministrazioni pubbliche.

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

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Il Capo IV disciplina la classificazione, le caratteristiche costruttive e le condizioni di circolazione su strada delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali. Le disposizioni individuano le finalità per le quali tali macchine possono circolare, le relative categorie, i limiti dimensionali e ponderali, le condizioni applicabili alle macchine eccezionali, nonché i brevi e saltuari spostamenti su strada, il numero massimo di posti per gli addetti e i limiti costruttivi di velocità.

Sotto il profilo finanziario, il Capo non istituisce nuovi organismi, non prevede incrementi di dotazioni organiche e non introduce programmi pubblici di acquisto, adeguamento o sostituzione delle macchine operatrici o delle macchine mobili non stradali. Le attività tecnico-regolatorie, amministrative, autorizzatorie e di controllo sono svolte dalle amministrazioni competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate e mediante le risorse disponibili a legislazione vigente. Gli oneri relativi alla conformità tecnica, all'equipaggiamento, all'immatricolazione, alle autorizzazioni e alla circolazione in condizioni di eccezionalità restano a carico dei costruttori, dei proprietari, degli utilizzatori e degli altri soggetti interessati, secondo il vigente sistema di diritti, tariffe e corrispettivi.

Articolo 210 ***Macchine operatrici e macchine mobili non stradali.*** La disposizione definisce le macchine operatrici quali macchine semoventi o trainate, a ruote o a cingoli, destinate a operare su strada o nei cantieri, eventualmente equipaggiate con speciali attrezzature.

Le previsioni sono state riformulate rispetto alla vigente disciplina contenuta nell'articolo 58 del vigente codice della strada al fine di adeguarla alle previsioni di cui al Regolamento (UE) 2025/14.

La disposizione precisa che le macchine operatrici, in quanto veicoli, possono circolare su strada per il proprio trasferimento e per lo spostamento di cose connesse con il ciclo operativo della macchina o del cantiere, nei limiti e secondo le modalità stabilite dal regolamento. Ai fini della circolazione, esse sono distinte in macchine impiegate per la costruzione e la manutenzione di opere civili o infrastrutture stradali e per il ripristino del traffico, macchine sgombraneve, spartineve o ausiliarie, comprese le spanditrici di sabbia, e carrelli destinati alla movimentazione di cose. Sono inoltre definite le macchine mobili non stradali, quali macchine mobili semoventi dotate di un sistema di propulsione, rientranti nell'ambito della disciplina europea relativa alle macchine e progettate e costruite per l'esecuzione di lavori.

La disposizione demanda al regolamento attuativo la definizione delle caratteristiche costruttive, nonché dei limiti dimensionali e ponderali delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali. Per le macchine mobili non stradali e per i carrelli che effettuano su strada brevi e saltuari spostamenti, a vuoto o a carico, è previsto il rinvio alle disposizioni adottate con provvedimento della Direzione generale per la motorizzazione.

La norma ha contenuto prevalentemente definitorio, classificatorio e tecnico. L'adozione del regolamento attuativo e del provvedimento della Direzione generale per la motorizzazione costituisce attività tecnico-regolatoria riconducibile alle competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e svolta mediante le strutture e il personale disponibili a legislazione vigente.

Gli eventuali costi necessari per adeguare le macchine alle caratteristiche costruttive, ai limiti dimensionali e ponderali, ai dispositivi di equipaggiamento, al numero massimo di posti e ai limiti di velocità gravano sui costruttori, sui proprietari e sugli utilizzatori dei mezzi. La disposizione non prevede contributi, incentivi, rimborsi o altre forme di sostegno pubblico per l'acquisto, la trasformazione o l'adeguamento delle macchine.

Le attività di vigilanza sul rispetto delle condizioni di circolazione, dei limiti di velocità, delle caratteristiche tecniche e delle eventuali autorizzazioni per la circolazione in condizioni di

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

eccezionalità sono svolte dagli organi già competenti nell'ambito delle funzioni istituzionali previste a legislazione vigente. Non sono istituiti nuovi nuclei ispettivi, nuove strutture di controllo o nuove dotazioni obbligatorie a carico delle amministrazioni pubbliche.

La disposizione è pertanto attuata attraverso attività tecnico-regolatorie e di controllo già riconducibili alle competenze delle amministrazioni interessate, mentre gli oneri di conformità, equipaggiamento, immatricolazione e autorizzazione restano a carico dei costruttori, proprietari e utilizzatori dei mezzi secondo la disciplina vigente.

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

Il Capo V disciplina le caratteristiche costruttive e funzionali e le condizioni di circolazione di specifiche categorie di veicoli e dispositivi, tra cui i velocipedi, i monopattini elettrici, i dispositivi per la micromobilità elettrica, i veicoli a trazione animale, i carri allegorici, i veicoli destinati allo spettacolo viaggiante, i veicoli eccezionali, i veicoli d'epoca, i veicoli di interesse storico e collezionistico, i veicoli di interesse a fini di restauro e i mezzi d'opera.

Le disposizioni hanno natura prevalentemente tecnica, classificatoria e regolatoria e si collocano nell'ambito delle competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, agli uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, ai comuni, agli enti proprietari o gestori delle strade e agli altri soggetti pubblici competenti. Gli eventuali oneri relativi alla conformità tecnica, all'omologazione, agli equipaggiamenti, alle autorizzazioni, agli allestimenti, alle relazioni dei tecnici abilitati e all'ammissione alla circolazione restano a carico dei costruttori, dei proprietari, degli utilizzatori, degli organizzatori delle manifestazioni e degli altri soggetti interessati, secondo il vigente sistema di diritti, tariffe e corrispettivi. Il Capo non istituisce nuovi organismi, nuove strutture amministrative o nuove autorizzazioni di spesa e le relative attività pubbliche sono svolte con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 211 ***Velocipedi.*** La disposizione, che riprende il contenuto dell'articolo 68 del vigente codice della strada, disciplina i dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi, prescrivendo la presenza di sistemi di frenatura indipendenti per ciascun asse, dispositivi di segnalazione acustica, luci e catadiottri. Le condizioni di presenza e funzionamento dei dispositivi di segnalazione visiva sono definite dal regolamento attuativo, mentre gli obblighi relativi al campanello e ai dispositivi luminosi e riflettenti non si applicano durante le competizioni sportive.

La disposizione demanda inoltre a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche costruttive e funzionali e delle modalità di omologazione dei velocipedi a più ruote simmetriche che consentono il trasporto di persone diverse dal conducente. Le caratteristiche delle attrezzature utilizzabili per il trasporto di un bambino sono stabilite dal regolamento attuativo.

La norma ha contenuto tecnico-regolatorio. L'adozione del decreto ministeriale e la definizione regolamentare delle caratteristiche dei dispositivi e delle attrezzature rientrano nelle attribuzioni già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sono svolte mediante le risorse disponibili a legislazione vigente. Gli oneri relativi alla dotazione dei dispositivi di frenatura, segnalazione acustica e visiva, catadiottri, attrezzature per il trasporto dei bambini, nonché all'omologazione e alla conformità tecnica dei velocipedi a più ruote, gravano sui costruttori, sui produttori, sui proprietari e sugli utilizzatori dei mezzi, senza nuovi obblighi di spesa per le amministrazioni pubbliche.

Articolo 212 ***Monopattini elettrici.*** La disposizione stabilisce, riprendendo il contenuto del Decreto del 18 agosto 2022 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili recante

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

"Normativa tecnica relativa ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica", che i monopattini elettrici, come definiti dall'Allegato I.1, devono possedere le caratteristiche tecniche individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

La norma ha carattere tecnico-regolatorio e demanda al Ministero un'attività già coerente con le competenze istituzionali esercitate in materia di caratteristiche costruttive e sicurezza dei veicoli. Gli oneri necessari per conformare i monopattini alle caratteristiche tecniche prescritte gravano sui produttori, sugli importatori, sui distributori, sui proprietari e sugli utilizzatori dei mezzi. La disposizione non istituisce forme di contribuzione pubblica per l'acquisto o l'adeguamento dei monopattini e non richiede risorse aggiuntive a carico della finanza pubblica.

Articolo 213 ***Dispositivi per la micromobilità elettrica*****.** La disposizione, di nuova introduzione, individua le caratteristiche generali dei dispositivi per la micromobilità elettrica, stabilendo che essi sono dotati di un unico propulsore elettrico, sono privi di posti a sedere, non possono trasportare passeggeri o merci e non possono essere utilizzati per il traino. La disposizione distingue tali dispositivi in *hoverboard*, *segway* e *monowheel* e rinvia al regolamento attuativo per la definizione delle relative caratteristiche tecniche.

La norma ha carattere definitorio e tecnico. La definizione regolamentare delle caratteristiche dei dispositivi costituisce attività tecnico-amministrativa riconducibile alle attribuzioni già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Gli eventuali costi necessari per la progettazione, la produzione e l'adeguamento dei dispositivi alle caratteristiche regolamentari gravano sugli operatori economici e sugli utilizzatori interessati. Non sono previsti programmi di acquisto, contributi, incentivi o rimborsi a carico delle amministrazioni pubbliche, né nuovi obblighi organizzativi a carico delle stesse.

Articolo 214 ***Veicoli a trazione animale e loro dispositivi*****.** La disposizione, riprendendo i contenuti dagli articoli 49 e 64 del vigente codice della strada, nonché dall'articolo 220 del regolamento attuativo, definisce i veicoli a trazione animale e li distingue in veicoli destinati principalmente al trasporto di persone, veicoli destinati principalmente al trasporto di merci e carri agricoli destinati a trasporti per uso esclusivo delle aziende agricole. I veicoli muniti di pattini sono denominati slitte.

La disposizione prescrive che i veicoli a trazione animale siano muniti di un efficace dispositivo di frenatura, facilmente e rapidamente manovrabile, vietando i dispositivi che agiscono direttamente sul manto stradale. Per le slitte sono individuati specifici dispositivi di frenatura, utilizzabili soltanto su strade ricoperte da uno strato di neve o ghiaccio sufficiente a preservare la pavimentazione stradale. Le specifiche tecniche dei dispositivi sono demandate al regolamento attuativo.

La norma ha carattere tecnico e precettivo. Gli oneri relativi all'installazione, alla manutenzione e all'adeguamento dei dispositivi di frenatura gravano sui proprietari e sugli utilizzatori dei veicoli a trazione animale e delle slitte. L'individuazione regolamentare delle specifiche tecniche è svolta dalle amministrazioni competenti nell'ambito delle ordinarie funzioni di regolazione tecnica, mentre le attività di vigilanza continuano a essere svolte dagli organi di polizia stradale nell'ambito delle competenze già attribuite. La disposizione non comporta nuovi obblighi di spesa pubblica.

Articolo 215 ***Carri allegorici.*** La disposizione, di nuova introduzione, disciplina le condizioni tecniche e amministrative per la circolazione dei carri allegorici. Il comune nel cui territorio si svolge la manifestazione rilascia una specifica autorizzazione, previa acquisizione, da parte del richiedente, di una relazione redatta da un soggetto tecnico abilitato, attestante la corretta frenatura del complesso e la compatibilità tra la massa del veicolo rimorchiato e la massa rimorchiabile del veicolo trattore

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

già immatricolato. Nei casi di veicoli rimorchiati non immatricolati, la relazione deve attestare anche la sicurezza generale del mezzo ai fini della circolazione.

La disposizione prevede inoltre che l'abbinamento tra motrice e veicolo rimorchiato possa riguardare qualsiasi tipologia di veicolo e sia verificato da tecnici abilitati iscritti negli albi professionali, i quali rilasciano una specifica dichiarazione identificando puntualmente il veicolo trattore e il veicolo rimorchiato.

L'attività autorizzatoria prevista dal presente articolo a carico del comune si inserisce tra le ordinarie funzioni amministrative relative all'organizzazione delle manifestazioni e alla regolamentazione della circolazione ed è svolta dagli uffici già competenti mediante le risorse disponibili a legislazione vigente. Le relazioni e le dichiarazioni tecniche sono predisposte da professionisti abilitati nell'interesse dell'organizzatore o del proprietario del carro allegorico, con oneri a carico del soggetto richiedente. Restano altresì a carico degli organizzatori o dei proprietari gli interventi di adeguamento, i dispositivi di frenatura, le misure di sicurezza, gli eventuali equipaggiamenti di segnalazione, le coperture assicurative e gli ulteriori adempimenti necessari per ottenere l'autorizzazione, senza nuovi obblighi finanziari per le amministrazioni pubbliche.

Articolo 216 ***Veicoli adibiti all'attività dello spettacolo viaggiante*****.** La disposizione, riprendendo i contenuti dell'articolo 54 del vigente codice della strada, nonché dall'articolo 223, comma 2, del regolamento attuativo, disciplina i veicoli allestiti per le attività di spettacolo viaggiante, classificandoli come veicoli per uso speciale muniti permanentemente di specifiche attrezzature. Tali veicoli devono rispettare i limiti dimensionali e ponderali previsti dall'Allegato VI.1 e possono trasportare i materiali connessi con il ciclo operativo delle attrezzature e le cose connesse alla relativa destinazione d'uso. Le attività di spettacolo viaggiante sono individuate mediante rinvio all'elenco di cui all'articolo 4 della legge 18 marzo 1968, n. 337.

La disposizione stabilisce che i veicoli siano allestiti su autotelaio omologato conforme alle categorie internazionali N o O e rispondano ai requisiti per l'ammissione alla circolazione. Per i veicoli trainati, se classificabili come rimorchi, è previsto il rilascio del documento di circolazione da parte del competente ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, a seguito di immatricolazione con visita e prova; se non classificabili come rimorchi, è previsto il rilascio di una specifica autorizzazione rinnovabile annualmente, unitamente a una targa provvisoria di durata annuale. Sono inoltre disciplinate le condizioni tecniche per la circolazione alla velocità massima di 25 o 40 chilometri orari e l'ammissione alla circolazione dei veicoli non classificabili come rimorchi, previa visita e prova sulla base di una relazione tecnica redatta da persona abilitata.

Le attività presente dal presente articolo sono svolte dai competenti uffici della Motorizzazione civile nell'ambito delle funzioni tecniche e amministrative già esercitate. Le operazioni di immatricolazione, visita e prova, rilascio della documentazione e rinnovo delle autorizzazioni sono effettuate nell'interesse dei proprietari e degli esercenti dello spettacolo viaggiante e continuano a essere assoggettate ai diritti e alle tariffe vigenti. La relazione tecnica necessaria ai fini dell'ammissione alla circolazione è redatta da un professionista abilitato, con oneri a carico del soggetto interessato. Restano altresì a carico dei proprietari e degli utilizzatori i costi degli allestimenti, dei dispositivi di frenatura, dei sistemi di attacco, degli pneumatici, dei dispositivi di segnalazione, dell'illuminazione e degli interventi necessari per la sicurezza e l'idoneità strutturale.

Articolo 217 ***Veicoli eccezionali e veicoli adibiti al trasporto eccezionale*****.** La disposizione, riprendendo i contenuti dell'articolo 10 del vigente codice della strada, nonché dall'articolo 213 del regolamento attuativo, disciplina le caratteristiche costruttive dei veicoli eccezionali e dei veicoli adibiti al trasporto eccezionale che eccedono i limiti dimensionali o ponderali previsti dall'Allegato

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

VI.1, rinviando al regolamento. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può adottare disposizioni specifiche, integrative o ulteriori, in relazione a specifiche esigenze determinate dall'evoluzione tecnica dei veicoli eccezionali. Per i veicoli destinati esclusivamente a servizi di trasporto o movimentazione negli ambiti portuali o aeroportuali e per i veicoli a uso speciale si applicano le prescrizioni dettate con apposito provvedimento ministeriale.

La norma ha carattere tecnico-regolatorio. L'adozione del regolamento e dei provvedimenti ministeriali connessi all'evoluzione tecnica dei veicoli eccezionali è effettuata dalle strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti già competenti in materia di caratteristiche costruttive e circolazione dei veicoli. Gli oneri necessari per conformare i veicoli alle prescrizioni regolamentari e ministeriali gravano sui costruttori, sui proprietari, sugli utilizzatori e sulle imprese interessate. La disposizione non disciplina direttamente il rilascio delle autorizzazioni alla circolazione, ma definisce le caratteristiche costruttive dei mezzi, senza prevedere nuovi procedimenti o strutture amministrative e senza determinare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 218 ***Veicoli d'epoca, veicoli di interesse storico e collezionistico e veicoli di interesse a fini di restauro, iscritti negli appositi Registri.*** La disposizione, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina le categorie dei veicoli d'epoca, dei veicoli di interesse storico e collezionistico e dei veicoli di interesse a fini di restauro, qualificandoli come veicoli con caratteristiche atipiche. I veicoli d'epoca sono iscritti nell'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca, istituito presso la Direzione generale per la motorizzazione, in quanto destinati alla conservazione in musei o locali pubblici e privati e non adeguati nei requisiti, nei dispositivi o negli equipaggiamenti alle prescrizioni vigenti per l'ammissione alla circolazione. Qualora iscritti al Pubblico registro automobilistico, sono cancellati dal medesimo registro.

La circolazione dei veicoli d'epoca può essere consentita soltanto in occasione di manifestazioni o raduni autorizzati, previa autorizzazione del competente ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, sulla base dell'elenco particolareggiato dei veicoli partecipanti presentato dall'ente organizzatore. Il trasferimento di proprietà o la perdita di possesso devono essere comunicati alla Direzione generale per la motorizzazione ai fini dell'aggiornamento dell'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca. Sono considerati di interesse storico e collezionistico i veicoli iscritti nei registri indicati dalla disposizione, mentre i veicoli di interesse a fini di restauro sono iscritti in appositi elenchi tenuti dai medesimi registri, in ragione della meritevolezza del recupero delle caratteristiche originarie. La disposizione disciplina, inoltre, le esenzioni dalle limitazioni della circolazione adottate per finalità ambientali, secondo l'età del veicolo e le modalità definite con decreto interministeriale, demanda a decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la disciplina delle diverse categorie e stabilisce che tali veicoli non rientrano nella definizione di rifiuto e non sono soggetti alla disciplina dei veicoli fuori uso.

L'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca previsto dal presente articolo è gestito come sezione o funzionalità dei sistemi informativi già disponibili presso la Direzione generale per la motorizzazione, senza realizzazione di una nuova piattaforma autonoma. Le attività di iscrizione, aggiornamento, cancellazione e rilascio delle autorizzazioni sono svolte dagli uffici ministeriali già competenti e le operazioni richieste dagli interessati restano assoggettate ai diritti e alle tariffe previsti dalla normativa vigente.

Gli obblighi di iscrizione nei registri storici, certificazione delle caratteristiche, conservazione, restauro, adeguamento e partecipazione alle manifestazioni gravano sui proprietari, sugli organizzatori e sugli altri soggetti interessati. Il decreto interministeriale relativo alle esenzioni ambientali e gli ulteriori decreti di disciplina delle categorie costituiscono attività tecnico-regolatorie svolte dalle amministrazioni competenti mediante le risorse disponibili a legislazione vigente.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

L'esenzione dalle limitazioni ambientali ha natura regolatoria e non determina un trasferimento di risorse o una minore entrata direttamente quantificabile in relazione alla disposizione, non essendo prevista l'esenzione da tributi, tariffe o sanzioni pecuniarie.

Articolo 219 ***Mezzi d'opera*****.** L'articolo, in linea con il vigente articolo 54 del codice della strada, definisce i mezzi d'opera come veicoli o complessi di veicoli dotati di particolare attrezzatura per il carico e il trasporto di materiali di impiego o di risulta dell'attività edilizia, stradale, di escavazione mineraria e materiali assimilati, ovvero destinati a completare durante la marcia il ciclo produttivo di specifici materiali per la costruzione edilizia. La definizione comprende anche i mezzi impiegati nel ciclo produttivo delle imprese forestali, quelli utilizzati per la raccolta e compattazione dei rifiuti solidi urbani e per lo spurgo dei pozzi neri, nonché quelli dell'industria siderurgica destinati al trasporto di coils e laminati grezzi mediante idonee selle di contenimento installate sui mezzi.

Nel rispetto dei limiti dimensionali previsti, i mezzi d'opera possono essere adibiti, in ragione delle caratteristiche costruttive, a trasporti in eccedenza dei limiti di massa stabiliti per gli autocarri, gli autotreni e gli autoarticolati, entro i limiti massimi previsti per la relativa categoria.

La norma ha carattere prevalentemente definitorio e tecnico. Essa non introduce nuovi procedimenti amministrativi, non istituisce registri o strutture e non prevede interventi finanziari a favore dei proprietari o delle imprese utilizzatrici. Gli oneri relativi all'acquisto, all'allestimento, alle attrezzature speciali, alle selle di contenimento, alla conformità tecnica, all'omologazione, all'immatricolazione, alle autorizzazioni eventualmente richieste e agli indennizzi di usura previsti dalla disciplina sulla circolazione dei mezzi eccedenti i limiti di massa gravano sui proprietari, sugli utilizzatori e sulle imprese interessate. Le attività di controllo sono svolte dagli organi già competenti nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e delle rispettive competenze istituzionali, senza nuovi obblighi di spesa pubblica.

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

Il Capo VI disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le formalità necessarie per l'immissione in circolazione e l'immatricolazione delle diverse categorie di veicoli, la registrazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e, ove prevista, nel Pubblico registro automobilistico, il rilascio dei documenti di circolazione, la nazionalizzazione dei veicoli provenienti dall'estero, nonché la produzione, la distribuzione e il rilascio delle targhe. Le disposizioni regolano, inoltre, i documenti relativi ai ciclomotori, ai veicoli agricoli e forestali, alle macchine operatrici e alle macchine mobili non stradali, le ricevute sostitutive, i certificati internazionali, le targhe dei veicoli a trazione animale e delle slitte, le targhe dei ciclomotori e la sigla distintiva dello Stato di immatricolazione.

Le disposizioni hanno natura prevalentemente amministrativa, documentale, tecnica e regolatoria e si collocano nell'ambito delle competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, agli uffici della Motorizzazione civile, al Centro elaborazione dati del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, all'ACI, al Pubblico registro automobilistico, ai comuni e ai soggetti aderenti allo Sportello telematico dell'automobilista. Gli adempimenti previsti sono svolti mediante archivi, banche dati, collegamenti telematici, procedure informatiche e strutture già disponibili a legislazione vigente.

Sotto il profilo finanziario, le operazioni richieste dagli utenti continuano a essere assoggettate ai diritti, alle imposte, alle tariffe e ai corrispettivi previsti dalla normativa vigente. Gli oneri relativi

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

a immatricolazioni, registrazioni, aggiornamenti documentali, rilascio di certificati, produzione e rilascio delle targhe, nazionalizzazione, reimmatricolazione e adempimenti connessi alla circolazione restano a carico dei soggetti interessati. Il Capo non istituisce nuovi organismi, nuove strutture amministrative o nuove autorizzazioni di spesa e utilizza archivi, sistemi e procedure già disponibili a legislazione vigente.

Articolo 220 ***Registrazione dei veicoli e documento unico di circolazione e di proprietà.*** La disposizione, in continuità con le previsioni normative contenute nel decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98, disciplina il documento unico di circolazione e di proprietà relativo agli autoveicoli, ai motoveicoli e ai rimorchi soggetti al regime dei beni mobili registrati. Il documento, conforme alla disciplina unionale vigente in materia di carta di circolazione, contiene i dati relativi alla circolazione e alla proprietà, nonché le annotazioni concernenti privilegi, ipoteche, provvedimenti amministrativi e giudiziari incidenti sulla proprietà o sulla disponibilità del veicolo e fermi amministrativi.

L'articolo distingue i veicoli soggetti sia alla registrazione nell'Archivio nazionale dei veicoli sia all'iscrizione nel Pubblico registro automobilistico dai veicoli registrati esclusivamente nell'Archivio nazionale dei veicoli, quali ciclomotori, veicoli agricoli e forestali, macchine operatrici e rimorchi fino a 3,5 tonnellate. Il documento unico è emesso in formato digitale e può essere stampato su modulistica a stretta rendicontazione quando sia necessario consentire la circolazione fuori dal territorio nazionale. Sono inoltre disciplinati il riparto delle competenze tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ACI, nonché i documenti dei veicoli eccezionali e dei veicoli destinati esclusivamente ai servizi di polizia stradale.

La norma riordina il sistema del documento unico e delle registrazioni già operante presso il Ministero e il PRA. L'emissione digitale del documento costituisce una modalità di gestione del procedimento mediante sistemi informatici già disponibili e collegamenti telematici esistenti tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ACI. Le attività di registrazione, rilascio, aggiornamento e interoperabilità tra archivi sono svolte dagli uffici già competenti, senza istituzione di nuove strutture o incremento delle dotazioni organiche e senza nuovi fabbisogni finanziari pubblici.

Articolo 221 ***Immatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi.*** La disposizione disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, l'immatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi da parte dei competenti uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, con riferimento ai veicoli di proprietà di persone fisiche o giuridiche residenti o aventi sede in Italia. Sono altresì regolate le immatricolazioni richieste da cittadini italiani residenti all'estero iscritti all'AIRE e da cittadini o soggetti giuridici dell'Unione europea che abbiano un rapporto stabile con il territorio italiano, previo domicilio legale in Italia.

La procedura di immatricolazione comporta il rilascio della targa e del documento unico, anche in formato digitale. Gli adempimenti amministrativi sono gestiti in via esclusivamente telematica attraverso lo Sportello telematico dell'automobilista e il sistema informativo del Dipartimento. La disposizione disciplina, inoltre, la reimmatricolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico già cancellati dal PRA o radiati, anche per demolizione. Per i veicoli radiati a seguito di incentivi statali alla rottamazione, la nuova immatricolazione è subordinata al pagamento di un contributo, da determinare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Le attività di immatricolazione, rilascio dei documenti e delle targhe e registrazione telematica costituiscono funzioni già svolte dagli uffici della Motorizzazione civile mediante il sistema dello Sportello telematico dell'automobilista. Le operazioni sono effettuate su istanza degli interessati e continuano a essere assoggettate ai diritti, alle imposte e alle tariffe vigenti. Il contributo previsto per

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

la reimmatricolazione dei veicoli precedentemente radiati in applicazione di incentivi alla rottamazione è posto a carico del richiedente e deve essere determinato in modo da assicurare la copertura degli oneri amministrativi e tecnico-informatici connessi alla procedura.

Articolo 222 ***Immatricolazione e registrazione dei veicoli immatricolati in uno Stato estero nella disponibilità di persona residente in Italia*****.** La disposizione, in continuità con l'articolo 93- bis del vigente codice della strada, disciplina l'immatricolazione dei veicoli immatricolati in uno Stato estero che siano nella disponibilità di soggetti che abbiano acquisito la residenza anagrafica in Italia, rinviando alle condizioni previste dalle disposizioni del Titolo II. Nei casi previsti, la registrazione e le annotazioni nel Registro dei veicoli immatricolati all'estero sono effettuate da un soggetto aderente allo Sportello telematico dell'automobilista.

La norma utilizza il REVE, il PRA e lo Sportello telematico dell'automobilista, già previsti dall'ordinamento, senza istituire una nuova banca dati. Le attività sono svolte dagli operatori aderenti allo STA attraverso i collegamenti telematici esistenti e i relativi costi sono sostenuti dagli interessati secondo i diritti e le tariffe applicabili.

Articolo 223 ***Nazionalizzazione.*** La disposizione definisce la nazionalizzazione come il complesso delle operazioni tecnico-amministrative necessarie per immatricolare con targa civile italiana i veicoli nuovi o usati di importazione parallela o non ufficiale provenienti da Stati esteri. Le relative procedure sono stabilite con provvedimento del Direttore generale per la motorizzazione. I veicoli provenienti da Paesi non appartenenti all'Unione europea o allo Spazio economico europeo devono rispettare la normativa unionale vigente al momento dell'immatricolazione in Italia, salvo il regime specifico previsto per i veicoli di interesse storico e collezionistico.

Le operazioni di nazionalizzazione, comprese le verifiche documentali e tecniche, sono già svolte dagli uffici della Motorizzazione civile su richiesta degli importatori o dei proprietari. I relativi costi continuano a essere coperti dai diritti e dalle tariffe posti a carico degli interessati. Gli eventuali interventi necessari per adeguare il veicolo alla disciplina unionale gravano sul proprietario o sull'operatore economico. L'adozione dei provvedimenti direttoriali e ministeriali è assicurata dalle strutture già competenti, senza nuovi obblighi di spesa pubblica.

Articolo 224 ***Circolazione dei ciclomotori*****.** La disposizione disciplina, come attualmente previsto dall'articolo 97 del codice della strada, il rilascio della targa e del certificato di circolazione dei ciclomotori e la registrazione dei relativi dati nell'Archivio nazionale dei veicoli. Per ciascun ciclomotore è prevista una scheda elettronica contenente il numero di targa, i dati dell'intestatario e i dati costruttivi e identificativi del veicolo. Gli aggiornamenti conseguenti al trasferimento di residenza delle persone fisiche sono effettuati sulla base delle informazioni comunicate dai comuni per il tramite dell'Anagrafe nazionale della popolazione residente. Per le persone giuridiche, l'aggiornamento è richiesto direttamente agli uffici competenti o ai soggetti abilitati al collegamento telematico con il CED.

La disposizione utilizza banche dati e collegamenti telematici già operativi, in particolare l'Archivio nazionale dei veicoli, il CED del Ministero e l'ANPR. Le procedure di rilascio del certificato e di produzione delle targhe sono definite secondo criteri di economicità e massima semplificazione e sono finanziate mediante i corrispettivi e le tariffe posti a carico degli utenti. L'interoperabilità con ANPR non istituisce un nuovo archivio, ma utilizza il sistema anagrafico nazionale già esistente, senza nuovi fabbisogni finanziari pubblici.

Articolo 225 ***Documenti di circolazione dei veicoli agricoli e forestali*****.** L'articolo disciplina l'immatricolazione dei veicoli agricoli e forestali e il rilascio della carta di circolazione o del certificato di idoneità tecnica alla circolazione.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Le previsioni sono state riformulate, rispetto alla vigente disciplina contenuta dagli articoli 108 e 110 del vigente codice della strada al fine di adeguarla alle previsioni di cui al Regolamento (UE) 167/2013.

Le procedure possono essere svolte anche per il tramite delle imprese di consulenza automobilistica e degli ulteriori soggetti autorizzati, mediante collegamento telematico con il CED ministeriale. È, inoltre, consentita l'immatricolazione a nome delle reti di imprese agricole, previa individuazione dell'impresa incaricata di svolgere le funzioni amministrative attribuite dalla legge al proprietario del veicolo.

La norma disciplina altresì la documentazione di origine, la dichiarazione di conformità e le condizioni applicabili ai veicoli di tipo omologato, ai veicoli non prodotti in serie, ai prototipi e ai veicoli costruiti con parti staccate.

Le attività di immatricolazione e rilascio dei documenti costituiscono operazioni già svolte dagli uffici ministeriali e dai soggetti autorizzati. L'utilizzo del collegamento telematico con il CED non richiede l'istituzione di una nuova piattaforma. Gli oneri delle operazioni sono posti a carico dei richiedenti secondo il regime tariffario vigente. Gli obblighi di produzione della documentazione di origine e delle dichiarazioni di conformità gravano sui costruttori, sui proprietari e sulle reti di imprese interessate.

Articolo 226 ***Documenti di circolazione delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali.*** La disposizione disciplina, in continuità con l'articolo 114 del vigente codice della strada, l'immatricolazione delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali e il rilascio della carta di circolazione e della targa da parte del competente ufficio periferico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le procedure possono essere svolte anche mediante i soggetti autorizzati e il collegamento telematico con il CED. Un regime specifico è previsto per i carrelli destinati a brevi e saltuari spostamenti su strada.

Le attività di immatricolazione, registrazione, rilascio della targa e della carta di circolazione sono svolte attraverso gli uffici e i sistemi informatici già esistenti e restano assoggettate ai diritti e alle tariffe vigenti. Le prescrizioni regolamentari relative ai carrelli hanno natura tecnico-amministrativa e sono definite dalle strutture già competenti, senza nuovi obblighi di spesa per la finanza pubblica.

Articolo 227 ***Ricevuta sostitutiva dei documenti di circolazione.*** La disposizione disciplina, in continuità con l'articolo 92 del vigente codice della strada, il rilascio di un estratto sostitutivo quando i documenti di circolazione, la patente di guida, il certificato di abilitazione professionale, l'autorizzazione per l'esercitazione alla guida o altri documenti siano consegnati agli uffici competenti per ragioni d'ufficio. L'estratto sostituisce l'originale per la durata massima di sessanta giorni. La ricevuta rilasciata dalle imprese di consulenza automobilistica sostituisce il documento consegnato o l'estratto per trenta giorni, non è rinnovabile né reiterabile ed è valida per la circolazione nei limiti in cui ne sussistano le condizioni.

La norma riordina un'attività amministrativa già svolta dagli uffici competenti e dalle imprese di consulenza automobilistica. Non istituisce un nuovo procedimento né richiede nuove dotazioni. Gli oneri organizzativi delle imprese private restano a carico delle medesime, mentre gli uffici pubblici provvedono mediante le risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 228 ***Documenti di circolazione di autoveicoli e motoveicoli appartenenti a cittadini italiani residenti all'estero o a stranieri.*** La disposizione disciplina, in continuità con l'articolo 132 del vigente codice della strada, il rilascio, su richiesta degli interessati, di una carta di circolazione

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

temporanea e di una speciale targa di riconoscimento per autoveicoli, motoveicoli e rimorchi importati temporaneamente o acquistati per l'esportazione da cittadini italiani residenti all'estero o da stranieri presenti per un periodo limitato sul territorio nazionale, previo adempimento delle formalità doganali ove prescritte.

Il rilascio della carta temporanea e della speciale targa costituisce un'operazione amministrativa richiesta dall'interessato ed è svolta dagli uffici della Motorizzazione civile nell'ambito delle funzioni già esercitate. I relativi costi sono coperti dai diritti e dai corrispettivi dovuti dall'utente.

Articolo 229 ***Certificati internazionali per autoveicoli, motoveicoli, rimorchi e semirimorchi.*** La disposizione attribuisce, in continuità con l'articolo 137 del vigente codice della strada, ai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il rilascio dei certificati internazionali richiesti dalle convenzioni internazionali in vigore per l'Italia e necessari per la circolazione nei Paesi terzi di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi, previa esibizione dei documenti nazionali di circolazione.

L'attività è già prevista in attuazione delle convenzioni internazionali vigenti ed è svolta su istanza degli interessati. I relativi oneri amministrativi sono coperti dai diritti e dalle tariffe applicabili.

Articolo 230 ***Della disciplina della targa.*** La disposizione disciplina, in continuità con gli articoli 93, 100 e 101 del vigente codice della strada, la targatura dei veicoli ai fini della circolazione, le targhe ripetitrici per i carrelli appendice e per gli altri dispositivi montati sul retro dei veicoli che pregiudicano la piena visibilità della targa della motrice, nonché i contrassegni identificativi dei ciclomotori. Sono, altresì, disciplinati i criteri per la formazione dei dati riportati nelle targhe, le relative caratteristiche costruttive, dimensionali, fotometriche, cromatiche e di leggibilità, nonché i requisiti di idoneità per l'accettazione. La produzione e la distribuzione delle targhe dei veicoli a motore e dei relativi rimorchi e semirimorchi sono riservate allo Stato, che, a tal fine, si avvale in via esclusiva dell'Istituto Poligrafico dello Stato.

La disposizione conferma l'allineamento della disciplina nazionale agli standard unionali in materia di targatura e consente l'individuazione, per specifiche categorie di veicoli o particolari esigenze amministrative, di modalità di identificazione differenziate. È inoltre prevista la possibilità, su richiesta dell'interessato, di ottenere targhe personalizzate, fermo restando il rispetto del principio di univocità dell'identificazione del veicolo, garantito mediante la verifica dell'assenza di duplicazioni negli archivi informatici dell'amministrazione.

Il corrispettivo di vendita delle targhe e dei contrassegni è stabilito nell'Allegato VI.2 ed è comprensivo del costo di produzione e di una quota di maggiorazione destinata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il medesimo Allegato stabilisce altresì l'ulteriore corrispettivo, parimenti destinato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previsto per gli oneri di personalizzazione della targa.

L'articolo disciplina, inoltre, per i veicoli di interesse storico e collezionistico, il rilascio della targa della prima iscrizione al PRA ovvero, ove questa non sia disponibile, di una targa riferita al periodo storico di costruzione del veicolo e conforme alla grafica originale. Tale disciplina trova applicazione anche ai veicoli che sono stati reimmatricolati, purché in regola con il pagamento degli oneri dovuti, nonché ai veicoli di nuova immatricolazione non precedentemente iscritti al PRA. In caso di eventuale carenza di disponibilità di una targa con sigla alfanumerica riferita all'anno di costruzione del veicolo, è prevista la possibilità di rilasciare una targa formata con uno o più caratteri alfanumerici specifici, al fine di renderla unica. Il rilascio di una targa ai sensi di tale disciplina è soggetto al pagamento di un contributo, il cui importo, nonché i relativi criteri e modalità di

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

versamento, sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Sotto il profilo finanziario, il corrispettivo di vendita delle targhe e dei contrassegni, posto a carico dell'utente, è comprensivo del relativo costo di produzione e di una quota di maggiorazione destinata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Anche l'ulteriore corrispettivo previsto per gli oneri di personalizzazione della targa è posto a carico dell'interessato. Il rilascio delle targhe previsto per i veicoli di interesse storico e collezionistico è, a sua volta, soggetto al pagamento dello specifico contributo previsto dalla disposizione.

Con particolare riferimento all'**Allegato VI.2**, richiamato dal comma 5, esso determina i corrispettivi di vendita delle targhe e dei contrassegni, comprensivi del costo di produzione e della quota di maggiorazione destinata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e stabilisce altresì l'ulteriore corrispettivo, destinato al medesimo Ministero, previsto per gli oneri di personalizzazione della targa.

In considerazione della previsione dei predetti corrispettivi e contributi a carico degli interessati, dall'attuazione delle disposizioni non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 231 ***Disposizioni speciali per le targhe dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali*****.** La disposizione, in continuità con l'articolo 113 del vigente codice della strada, disciplina le targhe dei veicoli agricoli e forestali, comprese le targhe ripetitrici, nonché quelle delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali. Sono esentati dalla targa propria i rimorchi agricoli con massa complessiva non superiore a 1,5 tonnellate. Il modello e le caratteristiche tecniche delle targhe sono indicati nel regolamento.

La norma ha contenuto tecnico-regolatorio. Gli oneri relativi all'acquisto e all'installazione delle targhe gravano sui proprietari dei veicoli. La definizione dei modelli e delle caratteristiche tecniche è effettuata in sede regolamentare attraverso le strutture già competenti.

Articolo 232 ***Targhe dei veicoli a trazione animale e delle slitte*****.** La disposizione, in continuità con l'articolo 67 del vigente codice della strada, disciplina il contenuto delle targhe dei veicoli a trazione animale e delle slitte, prevedendo l'indicazione del proprietario, del comune di residenza, della categoria di appartenenza, del numero di matricola e, per i veicoli destinati al trasporto di merci, della massa complessiva a pieno carico e della larghezza dei cerchioni. È inoltre disciplinato il rinnovo della targa, la fornitura da parte dei comuni, il prezzo corrisposto dall'interessato e l'immatricolazione in apposito registro comunale.

La disposizione attribuisce ai comuni attività di fornitura delle targhe e gestione del registro riconducibili alle funzioni tradizionalmente esercitate in materia. I comuni provvedono agli ulteriori adempimenti mediante le strutture e le risorse disponibili a legislazione vigente, senza istituzione di nuovi uffici o nuovi obblighi organizzativi.

Articolo 233 ***Targhe dei ciclomotori*****.** La disposizione, in continuità con l'articolo 97 del vigente codice della strada, disciplina la targa dei ciclomotori, stabilendo che essa identifica l'intestatario del certificato di circolazione, è personale, è abbinata a un solo veicolo e deve essere trattenuta dal titolare in caso di vendita del ciclomotore. La produzione e la distribuzione delle targhe dei ciclomotori sono riservate allo Stato. È inoltre previsto il divieto di produzione e utilizzo di una targa recante un codice alfanumerico già assegnato, nonché l'obbligo di comunicare al competente ufficio o ai soggetti abilitati l'eventuale distruzione della targa non riutilizzata, ai fini dell'aggiornamento dell'Archivio nazionale dei veicoli.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

La produzione e la distribuzione delle targhe sono finanziate attraverso i corrispettivi posti a carico degli utenti. Le comunicazioni e gli aggiornamenti sono effettuati mediante l'Archivio nazionale dei veicoli e i sistemi informatici già operativi. La distruzione della targa non riutilizzata è effettuata dal titolare e non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 234 ***Sigla distintiva dello Stato di immatricolazione.*** La disposizione, in continuità con l'articolo 133 del vigente codice della strada, disciplina l'obbligo, per autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero che circolano in Italia, di apporre posteriormente la sigla distintiva dello Stato di origine, conforme alle convenzioni internazionali. È altresì vietata, sui veicoli nazionali ed esteri che circolano in Italia, l'apposizione di una sigla diversa da quella dello Stato di immatricolazione.

La norma ha carattere esclusivamente precettivo. Gli eventuali costi per l'apposizione della sigla gravano sul proprietario o sull'utilizzatore del veicolo. Le attività di controllo sono svolte dagli organi di polizia stradale nell'ambito delle ordinarie funzioni istituzionali.

CAPO VII – DELLA REVISIONE DEI VEICOLI

Il Capo VII disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, la revisione periodica dei veicoli, finalizzata ad accertare la permanenza delle condizioni di sicurezza per la circolazione, il contenimento della rumorosità e il rispetto dei limiti relativi alle emissioni inquinanti. Le disposizioni individuano i soggetti competenti allo svolgimento delle operazioni di revisione, regolano l'autorizzazione e la vigilanza sui centri di controllo privati, demandano a decreti ministeriali la definizione delle modalità tecniche, delle attrezzature, dei requisiti dei locali e delle tariffe e recano una disciplina specifica per i veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici, i veicoli muniti di targhe speciali, i veicoli iscritti nell'elenco telematico delle campagne di richiamo e i veicoli impiegati nelle competizioni motoristiche sportive.

Articolo 235 ***Della revisione dei veicoli in generale.*** La disposizione reca la disciplina generale della revisione periodica dei veicoli, demandando a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato in conformità alla normativa unionale vigente, l'individuazione delle categorie di veicoli soggette a revisione, delle modalità, dei criteri e dei tempi dell'accertamento tecnico, delle caratteristiche delle attrezzature necessarie e dei dispositivi e sistemi da sottoporre a controllo. Un apposito decreto ministeriale disciplina, inoltre, la revisione periodica dei veicoli agricoli e forestali delle categorie internazionali indicate dalla disposizione e delle macchine operatrici, mentre il regolamento stabilisce le caratteristiche tecniche dei locali destinati allo svolgimento delle revisioni.

Le previsioni sono state riformulate rispetto alla vigente disciplina contenuta nell'articolo 80, comma 1, del vigente codice della strada al fine di adeguarla alle previsioni di cui alla direttiva (UE) 2014/45.

La revisione periodica è effettuata dai competenti uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione ovvero dai centri di controllo privati autorizzati. I centri privati svolgono l'attività secondo requisiti, modalità, criteri, personale e condizioni stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Restano riservate agli uffici ministeriali la revisione periodica dei veicoli adibiti al trasporto di persone con oltre sedici posti, escluso il conducente, e la revisione straordinaria dei veicoli soggetti a revisione periodica.

La disposizione assoggetta i centri di controllo privati ad attività ispettiva iniziale e periodica da parte dei competenti uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, anche mediante controlli a campione sui veicoli revisionati.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

L’articolo comporta attività tecniche, ispettive, autorizzatorie e regolatorie. L’adozione dei decreti ministeriali e del regolamento attuativo costituisce attività tecnico-regolatoria riconducibile alle competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, per i profili tariffari, al Ministero dell’economia e delle finanze, da svolgere mediante le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza istituzione di nuovi organismi o corresponsione di compensi ulteriori.

Le operazioni di revisione effettuate dagli uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione costituiscono attività istituzionali già esercitate dagli uffici della Motorizzazione civile e sono finanziate mediante le tariffe poste a carico degli utenti. Le tariffe sono determinate in misura idonea ad assicurare la copertura dei costi delle operazioni tecniche, comprensivi dell’impiego delle strutture, delle attrezzature e del personale necessari, senza ricorso a nuovi stanziamenti del bilancio dello Stato. La medesima impostazione vale per la revisione dei veicoli agricoli e forestali e delle macchine operatrici, che deve essere effettuata secondo le modalità definite dal decreto attuativo, avvalendosi degli uffici e dei centri di controllo autorizzati previsti dalla disposizione, senza istituzione di nuove sedi o strutture pubbliche e con integrale copertura degli oneri mediante le tariffe poste a carico dei proprietari dei veicoli.

Gli oneri relativi ai centri di controllo privati, inclusi locali, attrezzature tecniche, manutenzione e taratura delle apparecchiature, personale qualificato, requisiti organizzativi e adeguamenti richiesti dalla normativa, gravano integralmente sui medesimi centri.

Il rilascio della certificazione all’esito della revisione costituisce adempimento strettamente connesso all’operazione di revisione e il relativo costo è ricompreso nella tariffa applicabile. Anche la gestione della certificazione, ove effettuata in modalità digitale, avviene mediante i sistemi informativi già impiegati per la registrazione degli esiti delle revisioni.

Quanto alla riqualificazione delle bombole approvate in conformità al regolamento UNECE n. 110, l’adozione del decreto ministeriale ha natura regolatoria ed è svolta dalle strutture ministeriali già competenti. Gli oneri relativi alle verifiche, alle prove tecniche, alla riqualificazione, all’eventuale sostituzione e alla certificazione restano a carico dei proprietari dei veicoli o degli operatori interessati.

La disposizione è pertanto attuata mediante procedure, uffici, centri autorizzati e regimi tariffari già previsti, con oneri delle operazioni di revisione, verifica, certificazione e riqualificazione posti a carico dei proprietari dei veicoli o degli operatori interessati, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Articolo 236 ***Della revisione dei veicoli da competizione.*** La disposizione, di nuova introduzione, esclude i veicoli che partecipano alle competizioni motoristiche sportive dall’applicazione della disciplina generale della revisione periodica, nei limiti stabiliti dal regolamento e per il tempo strettamente necessario alle esigenze logistiche della gara, ossia per raggiungere il percorso della competizione, per gli spostamenti al suo interno e per il ritorno. La certificazione rilasciata dalle competenti associazioni sportive deve essere presente a bordo del veicolo.

La norma ha carattere derogatorio e regolatorio. La certificazione necessaria per beneficiare del regime speciale è rilasciata dalle associazioni sportive competenti e i relativi adempimenti gravano sui soggetti sportivi, sui proprietari dei veicoli e sugli organizzatori delle competizioni. La disposizione non attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nuovi compiti certificativi e non prevede contributi pubblici a favore delle associazioni o dei partecipanti.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Gli eventuali controlli sulla presenza e sulla validità della certificazione sono svolti dagli organi di polizia stradale nell'ambito delle funzioni istituzionali già esercitate, senza nuovi compiti organizzativi o finanziari per le amministrazioni pubbliche.

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

Il Capo VIII disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le formalità relative al trasferimento della proprietà e alla variazione della disponibilità dei veicoli, con particolare riguardo all'aggiornamento dei documenti di circolazione, dell'Archivio nazionale dei veicoli e del Pubblico registro automobilistico, ove previsto. Le disposizioni regolano, inoltre, l'intestazione temporanea, il Registro dei veicoli immatricolati all'estero, il divieto di intestazione fittizia, le formalità concernenti ciclomotori, veicoli agricoli e forestali, macchine operatrici e macchine mobili non stradali, nonché la procedura applicabile in caso di indisponibilità dei sistemi informatici.

Le attività previste sono svolte principalmente dai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dal Pubblico registro automobilistico, dall'Automobile Club d'Italia e dagli studi di consulenza automobilistica aderenti allo Sportello telematico dell'automobilista. La disciplina si innesta su procedimenti, archivi, banche dati e collegamenti telematici già esistenti, senza istituire nuovi organismi o nuove strutture amministrative.

Sotto il profilo finanziario, le formalità sono effettuate su richiesta degli interessati e continuano a essere assoggettate ai diritti, agli emolumenti, alle imposte e alle tariffe previsti dalla normativa vigente. Gli adempimenti amministrativi, informatici e documentali sono svolti mediante le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi organismi, nuove strutture o nuove autorizzazioni di spesa.

Articolo 237 ***Trasferimento di proprietà degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi.*** La disposizione disciplina, in continuità con il vigente articolo 94, comma 1, del codice della strada, le formalità conseguenti al trasferimento della proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi, nonché alla costituzione dell'usufrutto o della locazione con facoltà di acquisto. L'acquirente è tenuto a richiedere, entro sessanta giorni dall'autenticazione o dall'accertamento giudiziale della sottoscrizione dell'atto, il rilascio di un nuovo documento di circolazione, nel quale sono annotati i mutamenti della proprietà e dello stato giuridico del veicolo. Il competente ufficio del PRA provvede alla trascrizione della formalità ovvero, in caso di irregolarità, alla relativa ricusazione entro tre giorni dal ricevimento telematico delle informazioni e della documentazione trasmesse dall'ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La norma conferma un procedimento già svolto attraverso il sistema del documento unico e il collegamento telematico tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, PRA e ACI. Le attività di ricezione e verifica delle istanze, aggiornamento del documento di circolazione, trasmissione telematica della documentazione, trascrizione o ricusazione della formalità e aggiornamento degli archivi sono svolte mediante gli uffici e i sistemi informatici già operativi. Le formalità sono richieste nell'interesse dell'acquirente e restano assoggettate alle ordinarie imposte, ai diritti e alle tariffe applicabili.

Articolo 238 ***Intestazione temporanea.*** La disposizione disciplina, in continuità con il vigente articolo 94, comma 4-bis, del codice della strada, l'annotazione sul documento di circolazione e la registrazione nell'Archivio nazionale dei veicoli degli atti dai quali derivi una variazione dell'intestatario del documento di circolazione, ovvero la disponibilità esclusiva e continuativa del

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

veicolo per un periodo superiore a trenta giorni in favore di un soggetto diverso dall'intestatario. L'annotazione è effettuata dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base della dichiarazione dell'avente causa.

La norma disciplina un'attività già rientrante nelle funzioni degli uffici della Motorizzazione civile e nella gestione dell'Archivio nazionale dei veicoli. L'annotazione e la registrazione sono effettuate mediante le infrastrutture informatiche già disponibili presso il Ministero, senza istituire un nuovo archivio o una distinta banca dati. La formalità è richiesta nell'interesse dei soggetti che acquisiscono la disponibilità temporanea del veicolo e continua a essere assoggettata ai diritti e alle tariffe applicabili, senza nuovi fabbisogni finanziari pubblici.

Articolo 239 ***Registro dei veicoli immatricolati all'estero (REVE).*** La disposizione disciplina, in continuità con il vigente articolo 94, comma 4-ter, del codice della strada, il Registro dei veicoli immatricolati all'estero, istituito nel sistema informativo del PRA, per la registrazione dei veicoli immatricolati all'estero nella disponibilità di persone fisiche o giuridiche residenti o aventi sede in Italia. Il registro ha natura pubblica, è utilizzabile per le finalità previste dalla normativa richiamata, è accessibile in formato telematico e contiene i dati acquisiti a seguito delle richieste di registrazione e annotazione presentate dagli Sportelli telematici dell'automobilista esclusivamente in modalità telematica.

La disposizione non istituisce *ex* novo il REVE, ma ne conferma la collocazione nel sistema informativo del PRA e ne disciplina l'alimentazione attraverso gli STA. Le attività di registrazione, annotazione, consultazione, aggiornamento dei dati e gestione degli accessi sono effettuate mediante l'infrastruttura telematica del PRA e i collegamenti già utilizzati dagli Sportelli telematici dell'automobilista. Le richieste di registrazione e annotazione sono presentate nell'interesse degli utilizzatori dei veicoli attraverso soggetti abilitati e restano assoggettate agli emolumenti, ai diritti e alle tariffe applicabili. Non è autorizzata la realizzazione di una nuova piattaforma informatica o di nuovi apparati organizzativi.

Articolo 240 ***Divieto di intestazione fittizia dei veicoli.*** La disposizione, in continuità con il vigente articolo 94-*bis*, del codice della strada, vieta il rilascio dei documenti di circolazione qualora risultino situazioni di intestazione o cointestazione simulate o finalizzate a eludere o pregiudicare l'accertamento del responsabile della circolazione del veicolo. È introdotta una presunzione di intestazione simulata quando una persona fisica, già intestataria di almeno venti veicoli di categoria internazionale M1 per uso proprio, richieda l'immatricolazione di un ulteriore veicolo della medesima categoria senza dimostrare il possesso di un ISEE superiore a euro 50.000, ovvero la strumentalità dei veicoli allo svolgimento di un'attività economica o di un'attività di volontariato funzionale alle esigenze di un'associazione iscritta nel Registro unico nazionale del Terzo settore.

L'articolo presenta profili amministrativi connessi alla verifica del numero dei veicoli intestati al richiedente e alla valutazione della documentazione prodotta per superare la presunzione di intestazione simulata. La verifica del numero dei veicoli è effettuata mediante interrogazione dell'Archivio nazionale dei veicoli. La dimostrazione delle condizioni idonee a superare la presunzione grava sull'interessato, mediante le dichiarazioni e la documentazione previste dalla normativa vigente. Il riscontro dell'ISEE, dell'eventuale attività economica o dell'iscrizione al RUNTS avviene mediante informazioni già disponibili o documentazione presentata dal richiedente, senza svolgimento di autonome attività investigative da parte degli uffici.

La disposizione non istituisce una nuova banca dati, non prevede nuovi organismi di controllo e non determina l'attivazione di unità ispettive dedicate. Le verifiche continuano ad essere svolte

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

dagli uffici competenti mediante le risorse e i sistemi informativi disponibili a legislazione vigente, sulla base delle dichiarazioni e della documentazione prodotte dagli interessati.

Articolo 241 ***Trasferimento di proprietà dei ciclomotori.*** La disposizione disciplina, in continuità con il vigente articolo 97, del codice della strada, il trasferimento della proprietà, la costituzione dell'usufrutto, la locazione con facoltà di acquisto e il patto di riservato dominio relativi ai ciclomotori. In tali casi, l'ufficio competente provvede al rilascio di un nuovo certificato di circolazione al soggetto che si dichiara proprietario. La targa resta in possesso del precedente titolare, che può riutilizzarla per una successiva richiesta di certificato di circolazione, previa comunicazione agli uffici competenti per l'aggiornamento dell'Archivio nazionale dei veicoli. Qualora l'acquirente non disponga di una targa libera, l'ufficio provvede al rilascio di una nuova targa.

Le operazioni di rilascio del nuovo certificato, aggiornamento dell'Archivio nazionale dei veicoli e rilascio della nuova targa costituiscono attività già svolte dagli uffici ministeriali e dai soggetti autorizzati. Gli oneri relativi alla produzione della targa, al rilascio del certificato e alle formalità amministrative sono sostenuti dagli interessati mediante i corrispettivi e i diritti vigenti. La conservazione della natura del ciclomotore quale bene mobile non registrato esclude l'estensione delle formalità proprie del PRA e non determina nuovi fabbisogni finanziari pubblici.

Articolo 242 ***Trasferimento di proprietà dei veicoli agricoli e forestali.*** La disposizione, in continuità con il vigente articolo 110, del codice della strada, disciplina il trasferimento della proprietà dei veicoli agricoli e forestali soggetti a immatricolazione, nonché le variazioni relative alla sede, alla residenza o all'abitazione del titolare. Il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione riceve dal nuovo titolare e dall'intestatario del documento di circolazione la documentazione necessaria ai fini dell'annotazione sul documento medesimo. Il trasferimento è subordinato al possesso, da parte del nuovo titolare, dei requisiti richiesti per il primo rilascio dei documenti.

La norma disciplina un procedimento già ricompreso nelle attribuzioni degli uffici della Motorizzazione civile. Le attività di ricezione della documentazione, verifica dei requisiti e aggiornamento dei dati e dei documenti sono effettuate mediante le strutture e i sistemi informatici già esistenti. Gli oneri amministrativi relativi alla formalità gravano sui soggetti interessati secondo il vigente regime dei diritti e delle tariffe.

Articolo 243 ***Trasferimento di proprietà delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali.*** La disposizione disciplina, in continuità con il vigente articolo 114, del codice della strada, il trasferimento della proprietà delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali soggette a immatricolazione, nonché le variazioni relative alla residenza o alla sede dell'intestatario. Il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione riceve la documentazione stabilita dal regolamento e procede all'annotazione sul documento di circolazione.

Le attività previste costituiscono operazioni amministrative già svolte dagli uffici della Motorizzazione civile. La definizione regolamentare delle modalità e della documentazione rientra nelle competenze tecnico-amministrative già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le formalità sono richieste dagli interessati e restano assoggettate ai diritti e alle tariffe vigenti.

Articolo 244 ***Trasferimento di residenza dell'intestatario.*** La disposizione, in continuità con il vigente articolo 94, comma 2, del codice della strada, prevede che, in caso di trasferimento della residenza o della sede dell'intestatario di un veicolo soggetto a immatricolazione, il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione proceda all'aggiornamento dell'Archivio nazionale dei veicoli per via telematica.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

La norma disciplina l'aggiornamento telematico di un archivio già esistente. Per le persone fisiche, il flusso informativo si coordina con le comunicazioni provenienti dall'Anagrafe nazionale della popolazione residente, secondo i collegamenti già previsti dall'ordinamento; per le persone giuridiche, l'aggiornamento avviene sulla base delle comunicazioni e delle formalità richieste dal soggetto interessato. La disposizione non prevede il rilascio automatico di nuovi documenti cartacei né la realizzazione di una nuova infrastruttura informatica. Le attività sono svolte mediante il personale e i sistemi già disponibili presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Articolo 245 ***Attestazione provvisoria di avvenuta presentazione dell'istanza ed estratto del documento di circolazione.*** La disposizione, in continuità con il vigente articolo 95, comma 1-bis, del codice della strada, disciplina una procedura sostitutiva applicabile in caso di accertata indisponibilità, totale o parziale, dei sistemi informatici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Pubblico registro automobilistico o dell'Automobile Club d'Italia, tale da impedire l'esecuzione delle formalità relative ai documenti di circolazione o ad altri atti concernenti i veicoli. In tali casi, gli uffici competenti e gli studi di consulenza automobilistica autorizzati rilasciano un'attestazione provvisoria di avvenuta presentazione dell'istanza e, ove previsto, l'estratto del documento di circolazione.

L'attestazione produce gli effetti connessi alla formalità richiesta, consente la circolazione del veicolo e l'utilizzazione del titolo richiesto nei limiti del periodo di indisponibilità dei sistemi e comunque per non più di trenta giorni.

L'articolo introduce una procedura di continuità operativa in caso di temporanea indisponibilità dei sistemi informatici. La disposizione, tuttavia, non istituisce una nuova piattaforma informatica né un autonomo sistema di emergenza, ma disciplina l'utilizzo temporaneo di attestazioni rilasciate dagli stessi uffici e dagli stessi studi di consulenza già competenti alla gestione delle formalità. La registrazione differita avviene, dopo il ripristino dei sistemi, nelle banche dati ordinarie del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del PRA e dell'ACI.

Il modello dell'attestazione e le modalità di certificazione dell'indisponibilità sono definiti mediante gli strumenti organizzativi e informatici già disponibili. Le verifiche successive sono svolte nell'ambito dell'istruttoria della formalità originaria e non determinano un procedimento autonomo. Gli studi di consulenza automobilistica provvedono agli adempimenti di competenza nell'ambito della propria organizzazione, senza oneri a carico dello Stato. I diritti, gli emolumenti e le tariffe riferiti alla formalità restano dovuti anche quando l'istanza sia gestita mediante la procedura provvisoria. L'adozione del decreto attuativo MIT-ACI costituisce attività regolatoria e organizzativa svolta dalle amministrazioni competenti mediante le risorse disponibili a legislazione vigente.

Con tali presupposti, la procedura provvisoria si limita a garantire la continuità delle formalità già dovute in caso di indisponibilità dei sistemi, mantenendo fermi i diritti, gli emolumenti e le tariffe riferiti alla formalità originaria e avvalendosi degli uffici, degli studi di consulenza e delle banche dati già ordinariamente impiegati.

CAPO IX – DELLE FORMALITÀ NECESSARIE PER LA CESSAZIONE DEI VEICOLI

Il Capo IX disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le formalità conseguenti alla cessazione dalla circolazione dei veicoli registrati nell'Archivio nazionale dei veicoli e, ove previsto, nel Pubblico registro automobilistico. Le disposizioni regolano la cancellazione per demolizione, esportazione, cancellazione d'ufficio e iscrizione nell'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca, nonché il rilascio del foglio di via e della targa provvisoria, il Registro unico telematico dei

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

veicoli fuori uso e l'immissione in circolazione in Italia dei veicoli delle rappresentanze diplomatiche e consolari.

Le attività amministrative e informatiche coinvolgono principalmente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Direzione generale per la motorizzazione, gli uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, il Centro elaborazione dati, il Pubblico registro automobilistico, l'Automobile Club d'Italia, gli enti impositori delle tasse automobilistiche, i soggetti incaricati della riscossione, i centri di raccolta dei veicoli fuori uso, i concessionari, le succursali delle case costruttrici, gli automercati e il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale.

Sotto il profilo finanziario, il Capo utilizza archivi, registri, procedure informatiche e collegamenti telematici già previsti dalla normativa vigente. Le operazioni richieste dagli interessati continuano a essere assoggettate ai diritti, agli emolumenti, alle tariffe e ai corrispettivi applicabili, mentre gli adempimenti relativi alla demolizione, alla gestione dei veicoli fuori uso, al foglio di via, alle targhe provvisorie e alle immatricolazioni speciali gravano sui proprietari, sugli operatori economici e sugli altri soggetti interessati secondo la disciplina di settore. Il Capo non istituisce nuovi organismi, nuove strutture amministrative o nuove autorizzazioni di spesa e le attività pubbliche sono svolte con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 246 ***Obblighi conseguenti alla cessazione della circolazione dei veicoli a motore e dei rimorchi.*** La disposizione individua, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le ipotesi nelle quali si procede all'annotazione della cessazione dalla circolazione e alla conseguente cancellazione del veicolo dall'Archivio nazionale dei veicoli e, ove previsto, dal Pubblico registro automobilistico. Tali ipotesi riguardano la demolizione, l'esportazione all'estero, la cancellazione d'ufficio e l'iscrizione del veicolo nell'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca.

La disposizione disciplina, inoltre, la cancellazione d'ufficio in caso di mancato pagamento delle tasse automobilistiche per almeno tre anni consecutivi. In tale ipotesi, l'ente impositore, anche per il tramite del soggetto incaricato della riscossione, notifica al proprietario l'avviso di avvio del procedimento e, qualora non sia dimostrato il pagamento entro trenta giorni, richiede al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione la cancellazione d'ufficio. È altresì disciplinata la cancellazione conseguente all'iscrizione del veicolo nell'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca e il coordinamento con il fermo amministrativo, prevedendo che l'iscrizione del fermo non osti alla radiazione del veicolo conferito ai centri di raccolta e alla registrazione nel Registro unico telematico dei veicoli fuori uso, alle condizioni previste dalla normativa richiamata.

Le attività di annotazione della cessazione, cancellazione e aggiornamento dell'Archivio nazionale dei veicoli e del Pubblico registro automobilistico sono svolte mediante uffici, archivi e collegamenti telematici già operativi. Le formalità richieste dagli interessati per demolizione, esportazione o iscrizione nell'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca continuano a essere assoggettate ai diritti, agli emolumenti e alle tariffe vigenti.

Quanto alla cancellazione d'ufficio per mancato pagamento delle tasse automobilistiche, le attività di verifica, notificazione dell'avvio del procedimento, esame dell'eventuale documentazione prodotta, trasmissione della richiesta e aggiornamento degli archivi sono svolte dagli enti impositori, dai soggetti incaricati della riscossione e dagli uffici ministeriali nell'ambito delle rispettive competenze e con le risorse disponibili a legislazione vigente. Restano ferme le procedure di recupero delle tasse automobilistiche non corrisposte, sicché la cancellazione del veicolo non determina rinuncia al credito tributario né estinzione delle somme dovute.

Il coordinamento con il fermo amministrativo e con la disciplina dei veicoli fuori uso non comporta nuovi oneri pubblici, in quanto le comunicazioni al proprietario, la registrazione nel

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Registro unico telematico dei veicoli fuori uso e l'aggiornamento del PRA e dell'Archivio nazionale dei veicoli avvengono mediante sistemi telematici già previsti. Gli oneri di conferimento, raccolta, demolizione e trattamento del veicolo restano regolati dalla disciplina vigente sui veicoli fuori uso e gravano sui soggetti individuati da tale disciplina; la disposizione si limita pertanto a coordinare procedure già operanti, senza nuovi obblighi di spesa per la finanza pubblica.

Articolo 247 ***Foglio di via e targa provvisoria*****.** La disposizione, in continuità con l'articolo 99 del vigente codice della strada, disciplina il rilascio del foglio di via e della targa provvisoria per gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi che circolano per le operazioni di accertamento e controllo dell'idoneità tecnica, per raggiungere i transiti di confine ai fini dell'esportazione, per partecipare a riviste prescritte dall'autorità militare o a mostre e fiere autorizzate di veicoli nuovi e usati. La disposizione consente inoltre alle fabbriche costruttrici di trasportare, anche avvalendosi di altri soggetti abilitati, mediante veicoli nuovi delle categorie N o O muniti di foglio di via e targa provvisoria, altri veicoli nuovi destinati all'esportazione. Analoga possibilità è prevista per i veicoli destinati a riviste militari, mostre o fiere, che possono trasportare altri veicoli o loro parti destinati alla medesima finalità.

Il rilascio del foglio di via e della targa provvisoria costituisce attività tecnico-amministrativa già svolta dagli uffici della Motorizzazione civile nell'interesse dei proprietari, dei costruttori e degli altri soggetti richiedenti. Le relative operazioni, comprensive dell'istruttoria, della definizione del percorso, della durata e delle prescrizioni tecniche, nonché della produzione e consegna della targa provvisoria, continuano a essere assoggettate ai diritti, ai corrispettivi e alle tariffe vigenti. Gli oneri relativi alla circolazione, al trasferimento del veicolo, alla copertura assicurativa, alle prove tecniche, alle attività sperimentali e al rispetto delle prescrizioni indicate nel foglio di via restano integralmente a carico dei soggetti interessati.

Articolo 248 ***Registro unico telematico dei veicoli fuori uso (RVFU)*****.** La disposizione disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente (Dlgs n. 209/2023 e DPR 177/2022), il Registro unico telematico dei veicoli fuori uso, istituito presso il Centro elaborazione dati della Direzione generale per la motorizzazione. Il Registro contiene i dati relativi ai veicoli fuori uso iscritti e non iscritti al PRA, trasmessi per via telematica dai centri di raccolta, dai concessionari, dai gestori delle succursali delle case costruttrici e dagli automercati.

Le procedure telematiche di gestione del Registro consentono di generare il certificato digitale di rottamazione del veicolo, numerato secondo una sequenza alfanumerica progressiva unica nazionale, e, per i soli veicoli non iscritti al PRA, la ricevuta digitale di presa in carico. Le medesime procedure consentono ai centri di raccolta di gestire gli adempimenti relativi alla cessazione dalla circolazione dei veicoli fuori uso iscritti al PRA.

L'articolo non istituisce ex novo il Registro, ma recepisce e coordina nel codice il Registro unico telematico dei veicoli fuori uso già istituito presso il CED ministeriale. Le attività di tenuta, gestione, aggiornamento, generazione dei certificati e interoperabilità con il PRA e con l'Archivio nazionale dei veicoli sono svolte mediante le infrastrutture informatiche, i collegamenti telematici e le risorse già disponibili a legislazione vigente. Gli obblighi di trasmissione dei dati e di utilizzo delle procedure telematiche gravano sui centri di raccolta, sui concessionari, sulle succursali delle case costruttrici e sugli automercati nell'ambito delle attività da essi esercitate. La disposizione non introduce nuove categorie di operatori, nuovi documenti ulteriori rispetto a quelli già previsti dal sistema o nuove funzionalità autonome rispetto alla gestione telematica disciplinata dal decreto del Presidente della Repubblica n. 177 del 2022.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Articolo 249 ***Immissione in circolazione in Italia di veicoli delle rappresentanze diplomatiche e consolari.*** La disposizione disciplina, in continuità con il vigente articolo 131 del codice della strada, l'immatricolazione dei veicoli nella disponibilità degli agenti diplomatici e degli agenti consolari di carriera. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su richiesta del Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, rilascia, previa visita e prova quando prescritta, la carta di circolazione, provvede all'immatricolazione del veicolo e assegna le targhe speciali di riconoscimento.

È inoltre previsto che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, siano disciplinate le tipologie, le caratteristiche e le modalità di collocazione delle targhe speciali di riconoscimento. La validità delle targhe speciali e delle carte di circolazione cessa con il venir meno dello status diplomatico dell'intestatario e la relativa restituzione deve avvenire entro novanta giorni dalla scadenza. La disciplina opera a condizione di reciprocità, salvo gli accordi speciali con le organizzazioni internazionali.

La disposizione disciplina attività già riconducibili alle competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale in materia di immatricolazione dei veicoli diplomatici e consolari. Gli adempimenti relativi alla ricezione della richiesta, alla verifica dello status diplomatico o consolare, all'eventuale visita e prova, al rilascio della carta di circolazione, alla produzione e assegnazione della targa speciale, all'aggiornamento degli archivi e alla gestione della cessazione della validità sono svolti mediante gli uffici e i sistemi informativi già utilizzati per le immatricolazioni speciali. L'adozione del decreto interministeriale ha natura tecnico-regolatoria ed è effettuata dalle amministrazioni interessate nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Gli eventuali costi di produzione delle targhe speciali, di visita e prova e di rilascio dei documenti sono regolati secondo il regime amministrativo e tariffario applicabile alle immatricolazioni diplomatiche, nel rispetto delle convenzioni internazionali e del principio di reciprocità. La disposizione non prevede gratuità generalizzate, nuove dotazioni organiche o la costituzione di strutture dedicate e si attua mediante uffici e sistemi informativi già utilizzati per le immatricolazioni speciali.

CAPO X – DELL'AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DI PROVA

Il Capo X disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente il rilascio, il rinnovo, la revoca e l'utilizzo dell'autorizzazione alla circolazione di prova, nonché le caratteristiche, la produzione, la distribuzione, la sostituzione e la distruzione della relativa targa. Le disposizioni riguardano veicoli immatricolati e non immatricolati utilizzati per prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, trasferimenti, vendita e allestimento.

Le attività amministrative sono svolte dagli Uffici della motorizzazione civile, anche tramite i soggetti esercenti attività di consulenza automobilistica, mediante procedure telematiche gestite attraverso i sistemi informativi già disponibili presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Gli oneri relativi alla circolazione di prova, alla copertura assicurativa, alla produzione e sostituzione delle targhe e agli ulteriori adempimenti restano a carico dei titolari delle autorizzazioni e degli operatori interessati. Il Capo non istituisce nuovi organismi né nuove strutture amministrative e si attua con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Articolo 250 ***Autorizzazione alla circolazione di prova*****.** La disposizione, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina i presupposti, i soggetti beneficiari, le condizioni di utilizzo, la durata, il rinnovo e la revoca dell'autorizzazione alla circolazione di prova. L'autorizzazione può essere rilasciata per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, trasferimenti, vendita e allestimento, fermi restando gli obblighi di copertura assicurativa a carico del titolare.

La norma individua i soggetti legittimati a richiedere l'autorizzazione, tra cui costruttori, concessionari, commercianti, officine, imprese operanti nella movimentazione di veicoli non ancora immatricolati, istituti universitari ed enti pubblici o privati di ricerca. Il numero massimo delle autorizzazioni è rapportato ai dipendenti e ai collaboratori funzionali stabilmente impiegati nell'attività, secondo le modalità stabilite dal regolamento attuativo. Sono inoltre disciplinati i soggetti ammessi alla guida e al trasporto a bordo, le ipotesi riguardanti le attività portuali, le sperimentazioni svolte da università ed enti di ricerca, la validità annuale del titolo, la restituzione in caso di scadenza o revoca e la gestione telematica dei procedimenti.

Sotto il profilo finanziario, le attività di istruttoria, verifica dei requisiti, rilascio, rinnovo e revoca sono svolte dagli Uffici della motorizzazione civile nell'ambito delle competenze già esercitate e mediante le risorse disponibili a legislazione vigente. La prova dei requisiti grava sul richiedente, mediante la documentazione prevista, senza che gli uffici siano tenuti a svolgere autonome indagini sull'organizzazione delle imprese.

La gestione telematica dei procedimenti è assicurata mediante i sistemi informativi già in uso presso il Dipartimento per i trasporti e la navigazione e la Direzione generale per la motorizzazione, senza realizzazione di una nuova piattaforma autonoma. Gli eventuali adeguamenti funzionali sono effettuati nell'ambito delle risorse e dei contratti informatici vigenti.

Gli studi di consulenza automobilistica operano nell'ambito della propria organizzazione e dei rapporti con l'utenza, senza oneri a carico dello Stato. Le operazioni richieste dagli interessati restano assoggettate ai diritti, agli emolumenti e alle tariffe applicabili. Le attestazioni delle Autorità di sistema portuale e le eventuali comunicazioni agli organi di polizia stradale sono svolte nell'ambito delle rispettive competenze istituzionali e con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Gli oneri relativi alla copertura assicurativa, alla circolazione dei veicoli, alle prove, alle sperimentazioni, agli allestimenti e agli ulteriori adempimenti gravano sui titolari delle autorizzazioni e sui soggetti interessati. Per gli enti pubblici di ricerca, tali oneri trovano copertura nei rispettivi bilanci e nelle risorse già destinate ai progetti di ricerca. La disposizione non introduce contributi o finanziamenti aggiuntivi e le attività amministrative sono svolte con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 251 ***Targa di prova*****.** La disposizione, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina le caratteristiche e l'utilizzo della targa di prova, che deve essere esposta sul veicolo che circola in forza di autorizzazione ed è trasferibile da veicolo a veicolo unitamente al relativo titolo. La targa reca una sequenza alfanumerica corrispondente al numero dell'autorizzazione e, nei complessi veicolari, è applicata posteriormente al veicolo rimorchiato.

La norma prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa affidare, senza oneri per lo Stato, la produzione e la distribuzione delle targhe di prova ai soggetti esercenti attività di consulenza automobilistica in possesso dei requisiti stabiliti dal Ministero. Sono inoltre disciplinate l'omologazione delle apparecchiature di produzione, l'unicità dell'esemplare per ciascuna autorizzazione, le caratteristiche tecniche della targa e le procedure da seguire in caso di smarrimento, sottrazione, distruzione o deterioramento dell'autorizzazione o della targa.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

La disposizione presenta profili finanziari connessi alla produzione e distribuzione delle targhe, all'omologazione delle apparecchiature, alla gestione della numerazione e al rilascio di nuovi titoli o targhe in caso di smarrimento, sottrazione, distruzione o deterioramento. La previsione dell'affidamento senza oneri per lo Stato assicura che i costi relativi ad apparecchiature, materiali, produzione, distribuzione, conservazione, sostituzione, raccolta e distruzione delle targhe restino a carico dei soggetti affidatari e dei titolari delle autorizzazioni, secondo i corrispettivi applicabili.

Le attività di omologazione delle apparecchiature sono svolte dagli uffici tecnici già competenti del Ministero e, in quanto rese nell'interesse degli operatori richiedenti, sono assoggettate ai diritti e alle tariffe previsti per le operazioni tecniche e di omologazione. La numerazione, l'associazione tra targa e autorizzazione e il controllo dell'unicità dell'esemplare sono gestiti mediante i sistemi informatici già utilizzati per i procedimenti relativi alla circolazione di prova, senza istituzione di nuove banche dati autonome.

Le denunce di smarrimento, sottrazione o distruzione sono ricevute dagli organi di polizia nell'ambito delle ordinarie funzioni istituzionali nell'ambito delle attività già esercitate. Il rilascio di una nuova autorizzazione o di una nuova targa costituisce un'operazione richiesta dal titolare e resta assoggettato ai diritti, alle tariffe e ai corrispettivi applicabili.

CAPO XI – DELLE DISPOSIZIONI SPECIALI

Il Capo XI reca, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disposizioni speciali concernenti il trasporto su strada di merci pericolose e di derrate deperibili, in coordinamento con gli accordi internazionali e con la normativa sovranazionale applicabile. Le disposizioni attribuiscono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche di concerto con le altre amministrazioni competenti, funzioni regolatorie, autorizzatorie e certificative già riconducibili alla disciplina dei trasporti ADR e ATP.

Sotto il profilo finanziario, le attività previste sono svolte dalle amministrazioni competenti nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Gli oneri relativi agli accertamenti, alle prove tecniche, alle certificazioni, alle autorizzazioni, agli adeguamenti dei veicoli, agli equipaggiamenti e alle misure di sicurezza restano a carico degli operatori economici e dei soggetti interessati secondo il vigente sistema di diritti, tariffe e corrispettivi. Il Capo non istituisce nuovi organismi o nuove strutture e non richiede nuovi stanziamenti pubblici.

Articolo 252 ***Disciplina del trasporto su strada di merci pericolose.*** La disposizione disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, i poteri regolatori e autorizzatori relativi al trasporto su strada di merci pericolose. In particolare, consente al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con le amministrazioni competenti e previa notificazione alla Commissione europea, di adottare prescrizioni più rigorose per ragioni di sicurezza, nonché di classificare come pericolose ulteriori materie e oggetti assimilabili a merci pericolose, individuando le condizioni per la loro ammissione al trasporto.

L'articolo consente inoltre il rilascio di autorizzazioni individuali, definite e limitate nel tempo, per operazioni di trasporto vietate o effettuate in condizioni diverse da quelle ordinarie, quando ricorrano particolari esigenze tecniche o di tutela della sicurezza pubblica e non sia pregiudicata la sicurezza. Sono altresì disciplinati il trasporto mediante carri ferroviari caricati su rimorchi specificamente destinati, le autorizzazioni per trasporti di merci pericolose effettuati con veicoli eccezionali o in condizioni di eccezionalità, il rinvio alla disciplina vigente per le materie fissili o radioattive e le deroghe per piccole quantità o trasporti locali su brevi distanze.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Le verifiche tecniche, le prove, le certificazioni e le attività istruttorie rese nell'interesse degli operatori restano assoggettate ai diritti e alle tariffe applicabili. Gli oneri relativi ai veicoli, agli equipaggiamenti, alla documentazione tecnica, alle misure di sicurezza, alle eventuali scorte, agli itinerari e agli ulteriori adempimenti imposti dalle autorizzazioni gravano integralmente sui soggetti richiedenti. Il rinvio alla disciplina vigente in materia di trasporto di materie fissili o radioattive ha carattere ricognitivo e non introduce nuovi procedimenti o strutture.

Articolo 253 ***Veicoli destinati al trasporto di merci deperibili*****.** La disposizione, di nuova introduzione, disciplina le caratteristiche tecniche e la certificazione dei veicoli destinati al trasporto di merci deperibili, in conformità all'Accordo internazionale ATP, ratificato con legge 2 maggio 1977, n. 264. Sono demandate a decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti le modalità applicative dell'Accordo, comprese l'autorizzazione, la sospensione e la revoca delle stazioni di prova non appartenenti alla pubblica amministrazione e degli esperti, nonché la ripartizione delle relative competenze. Il regolamento attuativo disciplina i requisiti per la nomina degli esperti e le caratteristiche delle stazioni private di prova.

La disposizione prevede inoltre il rilascio, da parte del competente ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, del certificato di conformità attestante le capacità isotermiche del veicolo e l'efficienza dei dispositivi di mantenimento delle temperature, valido per i trasporti internazionali e nazionali. Le procedure per il rilascio del certificato valido per i soli trasporti nazionali e le eventuali caratteristiche tecniche di particolari tipologie di veicoli non disciplinate dall'Accordo ATP sono definite con decreto ministeriale.

Le attività riguardanti il rilascio delle autorizzazioni e vigilanza sulle stazioni private di prova, la qualificazione degli esperti, le prove tecniche sui veicoli e al rilascio delle certificazioni sono svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti mediante le strutture e le risorse disponibili a legislazione vigente e, ove rese nell'interesse degli operatori, sono assoggettate ai diritti e alle tariffe applicabili.

TITOLO VII – DELLE STRADE

CAPO I – PROGETTAZIONE E COSTRUZIONE DELLE STRADE

Il Capo I definisce la nozione di strada, rinvia all'Allegato VII.1 per la classificazione e le caratteristiche costruttive delle diverse tipologie stradali e attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la competenza a definire le norme funzionali e geometriche di progettazione, costruzione e controllo. Il Capo disciplina, inoltre, l'aggiornamento della classificazione della rete viaria da parte degli enti proprietari.

Le disposizioni hanno natura tecnico-regolatoria e ricognitiva. Le attività ministeriali di predisposizione di decreti, linee guida e indirizzi continuano ad essere svolte mediante le strutture e le risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 254 ***Norme di progettazione e costruzione*****.** La disposizione definisce, in linea con le vigenti norme contenute negli articoli 2, commi 1 e 2, e 13, commi 1 e 4, del codice della strada, la strada come area a uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali e stabilisce che le strade sono classificate in base alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, secondo quanto previsto dall'Allegato VII.1. Essa demanda a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle norme funzionali e geometriche per la progettazione, la costruzione e il controllo delle strade, dei relativi impianti e servizi, nonché l'aggiornamento delle norme per la classificazione delle strade esistenti. Il Ministero predispone, inoltre, linee guida e

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

indirizzi rivolti agli enti proprietari e ai progettisti, anche ai fini della sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote.

La norma ha carattere tecnico-regolatorio e non autorizza direttamente la realizzazione di nuove infrastrutture stradali, né prevede finanziamenti o trasferimenti agli enti proprietari. L'adozione e l'aggiornamento delle norme tecniche, nonché la predisposizione delle linee guida e degli indirizzi, rientrano nelle attribuzioni già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sono svolti mediante le strutture tecniche e amministrative competenti, senza istituzione di nuovi organismi, commissioni o incarichi obbligatori di consulenza esterna.

Gli eventuali costi derivanti dall'applicazione delle norme tecniche alle strade di nuova costruzione sono ricompresi nei quadri economici dei singoli interventi infrastrutturali e trovano copertura nelle risorse specificamente destinate alla relativa progettazione e realizzazione. La

Con particolare riferimento **all'Allegato VII.1**, richiamato dal comma 1, esso disciplina la classificazione tecnico-funzionale e amministrativa delle strade, individuandone le caratteristiche minime, gli enti proprietari e le procedure di classificazione e declassificazione. Trattandosi del riordino di criteri, competenze e procedimenti già previsti dall'ordinamento, svolti dalle amministrazioni interessate mediante strutture, archivi e risorse disponibili a legislazione vigente, l'Allegato non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 255 ***Classificazione della rete stradale e rilevazione del traffico*****.** La disposizione, in linea con le vigenti norme contenute all'articolo 13, commi 1 e 5, del codice della strada, prevede che, in caso di aggiornamento delle norme per la classificazione delle strade esistenti, gli enti proprietari rivedano entro un anno la classificazione della rete stradale di rispettiva competenza e provvedano alla declassificazione delle strade che non possiedono più le caratteristiche previste dall'Allegato VII.1. Essa rinvia al regolamento attuativo per la disciplina del trasferimento delle strade tra enti proprietari e dei conseguenti provvedimenti di classificazione e declassificazione e demanda a decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche tecniche, costruttive e funzionali delle strade.

L'articolo presenta profili finanziari connessi agli adempimenti ricognitivi e amministrativi posti a carico degli enti proprietari. La revisione della classificazione della rete è effettuata sulla base dei dati tecnici, amministrativi e cartografici già disponibili e mediante le strutture organizzative e il personale ordinariamente preposti alla gestione del patrimonio stradale. La disposizione non impone nuove campagne generalizzate di rilievo, nuovi censimenti straordinari, nuovi sistemi informativi o interventi immediati di adeguamento materiale delle strade.

La declassificazione costituisce un provvedimento amministrativo conseguente alla verifica delle caratteristiche della strada e non comporta direttamente opere di trasformazione, demolizione o ricostruzione.

I decreti ministeriali relativi alle caratteristiche tecniche, costruttive e funzionali delle strade costituiscono attività tecnico-regolatoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da svolgere mediante le risorse disponibili a legislazione vigente. Gli adempimenti degli enti proprietari si esauriscono nella revisione amministrativa della classificazione della rete e sono assicurati nell'ambito delle funzioni già esercitate, senza nuovi censimenti obbligatori, nuove piattaforme informative o interventi infrastrutturali direttamente imposti dalla disposizione.

CAPO II – DELL'USO SPECIFICO DELLE STRADE

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Il Capo II disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le fasce di rispetto, gli accessi e gli attraversamenti, le pertinenze stradali, la delimitazione dei centri abitati, l'occupazione della sede stradale, la disciplina dei cantieri, la conservazione dei fabbricati e delle opere di sostegno, la condotta delle acque e la manutenzione delle ripe.

Le disposizioni coinvolgono principalmente gli enti proprietari e gestori delle strade, i concessionari autostradali, i comuni, le Prefetture, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni, i proprietari dei fondi confinanti, i titolari di concessioni e autorizzazioni e gli operatori interessati alla realizzazione di infrastrutture o interventi sulla sede stradale.

Sotto il profilo finanziario, il Capo contiene disposizioni tecnico-regolatorie, prescrizioni a carico di proprietari e concessionari, nonché regole relative a interventi materiali sulla sede stradale o sulle aree adiacenti. Gli adempimenti delle amministrazioni competenti sono svolti nell'ambito delle funzioni già esercitate e con le risorse disponibili a legislazione vigente. Gli oneri relativi a opere, occupazioni, accessi, attraversamenti, cantieri, manutenzioni, ripristini, rimozioni e interventi sostitutivi restano a carico dei soggetti obbligati o richiedenti, secondo la disciplina vigente e con recupero delle spese in caso di esecuzione d'ufficio.

Articolo 256 ***Fasce di rispetto, accessi, attraversamenti e condotta delle acque.*** La disposizione, in linea con le vigenti norme contenute all'articolo 16, commi 1 e 1-bis, del codice della strada, demanda al regolamento attuativo la determinazione delle distanze dal confine stradale relative alle fasce di rispetto, agli accessi, agli attraversamenti e alla condotta delle acque, prevedendo una disciplina specifica per le aree esterne ai centri abitati ma ricomprese in zone edificabili o trasformabili. Il regolamento disciplina altresì pertinenze, uso della sede stradale, piantagioni, siepi, fabbricati, muri, opere di sostegno, manutenzione delle ripe, canali artificiali e relativi manufatti.

La disposizione consente inoltre, fuori dai centri abitati, deroghe per sedi stradali ubicate su ponti, viadotti o gallerie, ovvero in presenza di particolari condizioni orografiche, da disciplinare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. È altresì ammessa, nelle fasce di rispetto in rettilineo delle strade di tipo A e B, la realizzazione di infrastrutture di comunicazione elettronica compatibili con la sicurezza della circolazione, previa acquisizione del parere dell'ente gestore, che può imporre prescrizioni. In caso di sopravvenute esigenze di ampliamento o manutenzione della strada, l'infrastruttura è rimossa e ricollocata a cura e spese dell'istante.

La norma ha carattere prevalentemente tecnico-regolatorio. L'adozione del regolamento e del decreto ministeriale rientra nelle competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed è svolta mediante le risorse disponibili a legislazione vigente. I pareri degli enti gestori sono resi nell'ambito delle ordinarie funzioni di tutela e gestione della strada. Gli oneri relativi alla progettazione, realizzazione, adeguamento, rimozione e ricollocazione delle infrastrutture di comunicazione elettronica restano integralmente a carico degli istanti, come espressamente previsto dalla disposizione.

Articolo 257 ***Pertinenze.*** L'articolo, in linea con le vigenti norme contenute all'articolo 24, commi 2, 3, 4, 5 e 5-bis, del codice della strada, distingue le pertinenze stradali in pertinenze di esercizio, che costituiscono parte integrante della strada o ineriscono stabilmente alla sede stradale, e pertinenze di servizio, comprendenti aree di servizio, impianti per il rifornimento e la ricarica dei veicoli, aree di ristoro e parcheggio e fabbricati destinati alla manutenzione o al servizio della strada e degli utenti.

La disposizione ha contenuto definitorio, programmatorio e concessorio. Essa non autorizza direttamente nuove opere né dispone trasferimenti o contributi pubblici. Gli eventuali interventi a carico degli enti proprietari sono realizzati nell'ambito delle risorse destinate ai singoli progetti e dei

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

relativi quadri economici. Gli investimenti dei concessionari o degli affidatari sono regolati nei limiti delle convenzioni e dagli atti di affidamento. Le attività regolatorie, approvative e di coordinamento delle amministrazioni e delle autorità interessate sono svolte con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 258 ***Delimitazione del centro abitato*****.** La disposizione, in linea con le vigenti norme contenute all'articolo 5 del regolamento del codice della strada, disciplina la delimitazione del centro abitato ai fini dell'individuazione dei limiti territoriali di applicazione delle diverse discipline previste dal codice all'interno e all'esterno del centro abitato. Le regole per l'individuazione del centro abitato e la relativa segnaletica sono stabilite dal regolamento attuativo.

La norma ha carattere di coordinamento. La delimitazione dei centri abitati costituisce attività amministrativa già attribuita ai comuni e svolta mediante gli uffici tecnici, la documentazione territoriale e gli strumenti conoscitivi ordinariamente disponibili. La disciplina non impone nuovi rilievi straordinari, nuove infrastrutture informative o interventi generalizzati sulla segnaletica e può essere attuata nell'ambito delle risorse comunali già destinate alla gestione del territorio e della rete viaria.

Articolo 259 ***Occupazione della sede stradale*****.** La disposizione, in linea con le vigenti norme contenute all'articolo 20, comma 1, del codice della strada, consente agli enti proprietari o gestori di autorizzare l'occupazione della carreggiata sulle strade a condizione che sia predisposto un itinerario alternativo per il traffico oppure, nelle zone di rilevanza storico-ambientale, che l'occupazione non determini intralcio alla circolazione o pregiudizio alla sicurezza stradale. Rispetto alla previsione vigente si segnala che l'articolo proposto estende la disciplina anche alle strade urbane ciclabili (articolo 2 lett. e-bis del vigente codice) e gli itinerari urbani ciclopedonali (articolo 2, lett. f-bis del vigente codice).

L'attività autorizzatoria rientra nelle competenze già esercitate dagli enti proprietari e gestori. Gli oneri relativi all'occupazione, alla predisposizione degli itinerari alternativi, alla segnaletica temporanea, alle misure di sicurezza e al ripristino della sede stradale restano a carico dei soggetti autorizzati, secondo la disciplina vigente e le prescrizioni contenute nell'autorizzazione. La disposizione non pone a carico dell'ente l'obbligo di realizzare a proprie spese l'itinerario alternativo e non determina nuovi o maggiori oneri per le amministrazioni pubbliche.

Articolo 260 ***Opere, depositi e cantieri stradali*****.** La disposizione demanda a un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la disciplina delle modalità e dei mezzi per la delimitazione e la segnalazione dei cantieri, delle condizioni di visibilità diurna e notturna del personale addetto ai lavori e degli accorgimenti necessari per la regolazione del traffico. La segnaletica prescritta è contenuta nel regolamento attuativo.

La norma ha carattere tecnico-regolatorio. Il Ministero provvede, nell'ambito delle competenze già attribuite, all'adozione degli atti tecnici mediante le risorse disponibili a legislazione vigente. Gli oneri per la delimitazione e segnalazione dei cantieri, per la visibilità del personale, per i dispositivi di sicurezza, l'illuminazione, le barriere e la regolazione del traffico restano a carico dei soggetti esecutori dei lavori o dei titolari dell'occupazione. Quando il cantiere riguarda un'opera pubblica, tali costi sono ricompresi nel quadro economico dell'intervento cui si riferiscono e non discendono autonomamente dalla presente disposizione.

Articolo 261 ***Fabbricati, muri e opere di sostegno*****.** La disposizione, in linea con le vigenti norme contenute all'articolo 30 commi 1, 2, 3, 4, 5 e 6 del codice della strada, impone ai proprietari di conservare i fabbricati e i muri prospicienti le strade in condizioni tali da non compromettere l'incolumità pubblica e da non arrecare danni alle strade e alle relative pertinenze. Il Prefetto, sentito

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

l'ente proprietario o concessionario, può ordinare la demolizione o il consolidamento, a spese del proprietario, quando i fabbricati o i muri minaccino rovina e il proprietario non abbia ottemperato alla diffida.

La disposizione disciplina, inoltre, la ripartizione degli oneri relativi alle opere di sostegno. Le opere che servono esclusivamente alla difesa dei fondi adiacenti continuano ad essere a carico dei proprietari dei fondi; quelle finalizzate alla stabilità o alla conservazione della strada sono a carico dell'ente proprietario; nei casi di interesse comune la spesa è ripartita proporzionalmente secondo i criteri stabiliti dagli atti attuativi. Per le nuove strade, i costi delle opere di sostegno sono ricompresi nel quadro economico dell'intervento, fermo restando l'obbligo dei proprietari dei fondi di provvedere alla successiva manutenzione, riparazione o ricostruzione.

La norma individua, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, i soggetti tenuti a sostenere gli oneri. Gli interventi a carico degli enti proprietari rientrano nelle ordinarie attività di gestione, manutenzione e realizzazione della rete stradale e sono finanziati nell'ambito delle risorse programmate per tali finalità. Gli oneri relativi alla conservazione, demolizione e consolidamento dei fabbricati e dei muri pericolanti, nonché alle opere destinate esclusivamente alla tutela dei fondi, restano a carico dei proprietari interessati, secondo criteri di imputazione già previsti dalla disciplina vigente.

Articolo 262 ***Condotta delle acque, canali artificiali e manufatti sui medesimi.*** La disposizione, in linea con le vigenti norme contenute agli articoli 32 e 33 del codice della strada, pone a carico dei titolari del diritto di condurre acque nei fossi stradali l'obbligo di conservarli e, in caso di inadempimento, di rimborsare all'ente proprietario le spese necessarie alla manutenzione e alla riparazione dei danni non causati da terzi. I soggetti che attraversano le strade con corsi o condotte d'acqua devono costruire e mantenere i ponti e le opere necessarie, secondo le prescrizioni tecniche contenute nell'atto di concessione e sotto la vigilanza dell'ente proprietario.

La disposizione impone inoltre agli aventi diritto sui terreni laterali e ai proprietari o utenti dei canali artificiali di adottare le misure necessarie a evitare l'afflusso delle acque sulla sede stradale. In caso di inadempimento, l'ente proprietario diffida i soggetti obbligati e può procedere d'ufficio all'esecuzione delle opere necessarie, addebitando le relative spese. La ricostruzione e la manutenzione dei manufatti sui canali sono poste, nei casi indicati, a carico dei proprietari o utenti delle acque; soltanto il costo dell'ampliamento dei manufatti reso necessario dall'allargamento della sede stradale è a carico dell'ente proprietario.

La norma contiene meccanismi espressi di imputazione e recupero delle spese. Gli oneri relativi alla costruzione, conservazione, manutenzione e ricostruzione delle opere necessarie alla condotta delle acque e ai canali artificiali restano a carico dei proprietari, degli utenti e dei titolari delle relative concessioni. In caso di esecuzione d'ufficio, gli enti proprietari operano secondo le procedure vigenti di rivalsa nei confronti dei soggetti obbligati. Gli eventuali costi di ampliamento dei manufatti resi necessari dall'allargamento della sede stradale sono ricompresi nei quadri economici degli specifici interventi infrastrutturali già programmati e finanziati per tali finalità.

Articolo 263 ***Manutenzione delle ripe.*** La disposizione, in linea con le vigenti norme contenute all'articolo 31 commi 1 del codice della strada, pone a carico dei proprietari dei fondi laterali alle strade l'obbligo di mantenere le ripe, a monte e a valle, in condizioni tali da impedire franamenti, cedimenti del corpo stradale, scoscendimenti del terreno, ingombri delle pertinenze e della sede stradale, nonché caduta di massi o altro materiale sulla strada. I proprietari devono altresì realizzare, ove occorrano, le opere necessarie al mantenimento e astenersi da interventi che possano provocare tali eventi.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

La norma individua obblighi manutentivi a carico dei proprietari dei fondi laterali. Le attività di vigilanza, diffida e adozione degli eventuali provvedimenti da parte degli enti proprietari della strada rientrano nelle ordinarie funzioni di tutela dell'infrastruttura e della sicurezza della circolazione. Qualora l'ente intervenga in via sostitutiva per esigenze di sicurezza, si applicano le ordinarie procedure di rivalsa nei confronti dei soggetti obbligati.

CAPO III – DELLA PUBBLICITÀ

Il Capo III disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, la collocazione e l'esercizio dei mezzi pubblicitari lungo le strade o in vista di esse, comprese insegne, cartelli, manifesti, pubblicità luminosa, fonica e dinamica, mezzi digitali e installazioni con tecnologia tridimensionale. Il Capo è composto da un solo articolo, che assoggetta l'installazione dei mezzi pubblicitari alla presentazione della segnalazione certificata di inizio attività al SUAP del comune nel quale è svolta l'attività, facendo salve le autorizzazioni preventive previste per le aree sottoposte a vincolo storico-artistico o paesaggistico.

Articolo 264 ***Autorizzazioni per la collocazione di pubblicità.*** La disposizione, in linea con le vigenti norme contenute all'articolo 23 del codice della strada e all'articolo 5 del decreto-legge 19 febbraio 2026, n. 19, disciplina la collocazione di cartelli, manifesti, insegne di esercizio e altri mezzi pubblicitari lungo le strade, anche su suolo privato, o in vista di esse, prevedendo, in via generale, la presentazione della SCIA al SUAP del comune competente. È vietata la posa, nelle isole di traffico delle intersezioni canalizzate, di installazioni diverse dalla prescritta segnaletica. Ai fini dell'ammissibilità dell'installazione, i mezzi pubblicitari non devono essere confondibili con la segnaletica stradale, ridurne la visibilità o l'efficacia, arrecare disturbo visivo, distrarre gli utenti, determinare pericolo per la sicurezza della circolazione, ostacolare le persone con disabilità o produrre abbagliamento.

La disposizione demanda al regolamento attuativo la disciplina delle dimensioni, delle caratteristiche e dell'ubicazione dei mezzi pubblicitari, anche digitali, a messaggio variabile o con tecnologia tridimensionale, nonché dei segni reclamistici orizzontali sui marciapiedi. Sono inoltre disciplinate la durata dei titoli relativi ai mezzi permanenti e temporanei, la rinnovabilità e la revoca, il nulla osta degli enti proprietari interessati, la pubblicità lungo le sedi ferroviarie, la pubblicità fonica e dinamica, le direttive e i controlli del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la pubblicità sui veicoli e l'occupazione dei marciapiedi in condizioni tali da garantire il passaggio dei pedoni e delle persone con mobilità ridotta.

Sotto il profilo finanziario, la gestione della SCIA da parte dei SUAP e la trasmissione agli enti proprietari delle strade continuano ad essere effettuate mediante le strutture organizzative, le piattaforme telematiche e gli strumenti di comunicazione digitale già disponibili. Le verifiche tecniche degli enti proprietari rientrano nelle ordinarie funzioni di tutela della strada, sicurezza della circolazione e controllo delle installazioni pubblicitarie, senza istituzione di nuovi uffici, piattaforme o nuclei ispettivi.

Gli oneri relativi all'asseverazione del tecnico abilitato, agli elaborati progettuali, alla realizzazione, installazione, manutenzione, adeguamento, spostamento, rimozione e ripristino dei luoghi restano integralmente a carico dei soggetti interessati. Restano altresì dovuti i canoni, i diritti istruttori, i corrispettivi e le altre somme previste dalla normativa vigente o dai regolamenti degli enti competenti per l'installazione dei mezzi pubblicitari, l'occupazione del suolo e l'utilizzazione delle strade e delle relative pertinenze.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Le attività di nulla osta degli enti proprietari, dell'ente ferroviario e delle amministrazioni competenti alla tutela dei vincoli sono svolte nell'ambito delle rispettive attribuzioni istituzionali. Le direttive e i controlli del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono effettuati mediante le strutture e il personale già competenti, senza nuovi organismi o campagne ispettive generalizzate. Gli adempimenti pubblici connessi alla disciplina della pubblicità stradale sono dunque assicurati a risorse invariate, mentre gli oneri tecnici, installativi, manutentivi e concessori restano a carico dei soggetti interessati.

CAPO IV – DELLE AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI

Il Capo IV disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, le competenze e le modalità generali per il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni comprese quelle relative all'attraversamento e all'uso della sede stradale, all'installazione di linee ferroviarie, tramviarie, tubazioni e condotte destinate a servizi pubblici, nonché all'occupazione delle strade e delle relative pertinenze.

Le disposizioni individuano i soggetti competenti al rilascio dei titoli, le condizioni per il rilascio delle concessioni, il regime delle strade in concessione, la durata massima delle occupazioni, i criteri per la determinazione delle somme dovute, la possibilità di richiedere un deposito cauzionale e i poteri di revoca o modifica dei titoli per sopravvenuti motivi di pubblico interesse o per esigenze di tutela della sicurezza stradale.

Sotto il profilo finanziario, il Capo non prevede trasferimenti, contributi pubblici o nuove autorizzazioni di spesa. Le attività istruttorie, tecniche, autorizzatorie, concessorie e di vigilanza sono svolte dagli enti proprietari, dagli enti concessionari, dagli enti delegati e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito delle competenze già esercitate e con le risorse disponibili a legislazione vigente. Gli oneri relativi alla documentazione progettuale, agli accertamenti tecnici, all'occupazione, alla realizzazione degli impianti, alla sicurezza dei cantieri, alla rimozione, alla manutenzione e al ripristino della sede stradale restano a carico dei soggetti richiedenti o concessionari. Le somme dovute per l'occupazione o l'uso della strada costituiscono entrate degli enti competenti.

Articolo 265 ***Rilascio di autorizzazioni e concessioni*****.** La disposizione, in linea con le vigenti norme contenute all'articolo 26, commi 1, 2, 3 e 4 e articolo 25, comma 2, del codice della strada, stabilisce che le autorizzazioni sono rilasciate dall'ente proprietario della strada, da altro ente da questo delegato ovvero dall'ente concessionario, nel rispetto delle convenzioni applicabili. L'eventuale delega è comunicata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o al Prefetto, qualora riguardi un ente locale. Per le strade in concessione, il rilascio dei titoli avviene secondo quanto previsto dalle relative convenzioni.

La disposizione disciplina, inoltre, gli impianti insistenti sulle strade o sulle relative pertinenze, quali linee ferroviarie, linee tramviarie, tubazioni speciali e altre condotte destinate a servizi pubblici, nonché gli attraversamenti stradali realizzati mediante tali impianti.

La norma ha carattere amministrativo, tecnico e concessorio. Le attività di ricezione delle istanze, verifica della documentazione, istruttoria tecnica, accertamento della compatibilità con la sicurezza della circolazione, rilascio del titolo e vigilanza sul rispetto delle prescrizioni rientrano nelle competenze già esercitate dagli enti proprietari, concessionari o delegati e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le comunicazioni delle deleghe hanno natura informativa e sono

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

effettuate mediante gli ordinari strumenti di comunicazione telematica tra amministrazioni, senza istituzione di nuovi archivi o sistemi informativi.

Gli oneri relativi alla predisposizione della documentazione progettuale, agli studi, alle indagini, agli elaborati tecnici, agli accertamenti, ai sopralluoghi, alla realizzazione e manutenzione degli impianti, alla sicurezza dei cantieri, al ripristino della sede stradale e agli ulteriori adempimenti prescritti dal titolo autorizzatorio o concessorio restano a carico dei soggetti richiedenti. Le eventuali attività tecniche rese nell'interesse degli operatori sono assoggettate ai diritti, alle tariffe o ai corrispettivi previsti dalla normativa vigente o dagli atti convenzionali applicabili.

Articolo 266 ***Occupazione del suolo pubblico*****.** La disposizione, in linea con le vigenti norme contenute all'articolo 27, commi 5, 6, 7, 8 e 9, del codice della strada, prevede che i provvedimenti di concessione e autorizzazione indichino la somma dovuta per l'occupazione o per l'uso concesso, nonché la durata del titolo, che non può comunque eccedere ventinove anni. L'autorità competente può revocare o modificare il titolo in qualsiasi momento per sopravvenuti motivi di pubblico interesse o per esigenze di tutela della sicurezza stradale, senza obbligo di indennizzo.

La disposizione stabilisce inoltre che la durata dell'occupazione del suolo stradale necessaria per l'impianto di pubblici servizi sia determinata in relazione al termine previsto per l'ultimazione dei lavori. La somma dovuta per l'uso o l'occupazione può essere stabilita in annualità o in unica soluzione e deve essere determinata tenendo conto delle soggezioni derivanti alla strada o all'autostrada, del valore economico della concessione quando essa costituisca l'oggetto principale dell'impresa e del vantaggio economico conseguito dall'utilizzatore. L'autorità competente può altresì richiedere un deposito cauzionale.

L'articolo presenta profili finanziari, poiché conferma che l'uso particolare della strada o delle relative pertinenze è subordinato al pagamento di somme dovute dai soggetti autorizzati o concessionari. Tali somme costituiscono entrate degli enti competenti e sono determinate in relazione alla durata dell'occupazione, alle limitazioni imposte alla strada, al valore economico della concessione e al vantaggio ricavato dall'utilizzatore. Il pagamento in annualità o in unica soluzione riguarda soltanto le modalità temporali di corresponsione e non comporta, di per sé, riduzione dell'importo dovuto.

Gli oneri relativi all'occupazione, alla realizzazione degli impianti, alla predisposizione dei cantieri, alla segnaletica, alla sicurezza, alla gestione del traffico, agli scavi, ai ripristini, alla manutenzione successiva e alla riparazione di eventuali danni gravano sui soggetti autorizzati o concessionari. Quando gli interventi sono realizzati da amministrazioni pubbliche, i relativi costi continuano ad essere ricompresi nei quadri economici delle opere o dei servizi cui si riferiscono e non derivano direttamente dalla presente disposizione. Il deposito cauzionale, ove richiesto, è prestato dal soggetto autorizzato o concessionario e garantisce l'adempimento degli obblighi di ripristino, rimozione, manutenzione, riparazione dei danni e pagamento delle somme dovute. Le amministrazioni competenti provvedono alle attività di gestione, controllo e riscossione mediante le risorse disponibili a legislazione vigente.

CAPO V – DELLE PISTE E CORSIE CICLABILI

Il Capo V disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, la classificazione e le caratteristiche delle piste e delle corsie ciclabili, distinguendo le infrastrutture ciclabili in sede propria da quelle ricavate su corsia riservata. Le disposizioni demandano a un decreto del Ministro

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste e delle corsie ciclabili, nonché delle relative modalità di segnalazione.

Sotto il profilo finanziario, il Capo ha carattere prevalentemente definitorio e tecnico-regolatorio. Esso non autorizza la realizzazione di nuove infrastrutture ciclabili, non individua specifici interventi e non prevede trasferimenti o contributi a favore degli enti territoriali. Gli eventuali costi di progettazione, realizzazione, adeguamento, segnalazione e manutenzione delle piste e delle corsie ciclabili restano a carico degli enti proprietari delle strade nell'ambito delle rispettive scelte programmatorie e delle risorse destinate ai singoli interventi.

Articolo 267 ***Piste ciclabili*****.** La disposizione inserisce nel nuovo testo la disciplina di cui al D.M. 30 novembre 1999, n. 557 recante "*Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*". L'articolo distingue le piste ciclabili in piste in sede propria e piste su corsia riservata. Le prime possono essere a senso unico o a doppio senso di marcia e devono essere fisicamente separate dalla sede destinata ai veicoli a motore e ai pedoni mediante idonei spartitraffico longitudinali invalicabili. Le seconde possono essere ricavate dalla carreggiata stradale, di norma sul lato destro e nel senso della corsia contigua destinata ai veicoli a motore, ovvero dal marciapiede, quando l'ampiezza consenta la realizzazione dell'infrastruttura senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni. Le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

La norma ha contenuto tecnico e classificatorio. L'adozione del decreto ministeriale rientra nelle competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed è effettuata mediante le strutture e le risorse disponibili a legislazione vigente. La disposizione non impone agli enti proprietari la realizzazione generalizzata di nuove piste ciclabili né l'adeguamento immediato delle infrastrutture esistenti; eventuali interventi restano rimessi alle autonome scelte programmatorie degli enti competenti e alle risorse destinate ai singoli progetti.

Articolo 268 ***Corsie ciclabili*****.** L'articolo esplicita in norma primaria le caratteristiche dimensionali che si ritengono coerenti per garantire una circolazione in sicurezza in linea con le previsioni contenute nell'articolo 7 del decreto ministeriale n. 557 del 1999. Si prevede che le corsie ciclabili siano segnalate secondo le modalità prescritte dal precedente articolo. Le corsie sono destinate alla circolazione delle biciclette a due ruote e dei monopattini elettrici nei casi indicati dalla disposizione. Le relative caratteristiche tecniche sono definite con il medesimo decreto ministeriale previsto per le piste ciclabili.

La norma ha carattere tecnico-regolatorio e non impone agli enti proprietari la realizzazione o l'adeguamento generalizzato delle corsie ciclabili. Il ricorso a un unico decreto per piste e corsie consente di assicurare uniformità applicativa e non determina duplicazioni procedimentali.

Gli eventuali costi relativi alla progettazione, alla segnaletica orizzontale e verticale, alla delimitazione, all'adeguamento della carreggiata, alla manutenzione e agli altri interventi necessari sorgono solo in occasione della decisione dell'ente competente di istituire o adeguare una corsia ciclabile. Tali costi sono sostenuti nell'ambito delle risorse programmate per i singoli interventi o per la gestione della rete stradale. La disposizione non comporta la sostituzione generalizzata della segnaletica esistente né l'acquisizione di nuove dotazioni obbligatorie e non determina nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

CAPO VI – DELLA SEGNALETICA STRADALE

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Il Capo VI, costituito da un unico articolo, disciplina la segnaletica stradale, individuandone le categorie, il campo di applicazione, i criteri di uniformità sul territorio nazionale, le modalità di collocazione, nonché i profili relativi all'approvazione e all'omologazione dei segnali, dei dispositivi e delle apparecchiature tecniche per la disciplina, il controllo e la regolazione del traffico.

Articolo 269 ***Segnaletica stradale*****.** L'articolo, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, disciplina in modo organico la segnaletica stradale, individuando i gruppi nei quali essa si articola, ossia segnali verticali, segnali orizzontali, segnali luminosi, segnali ed attrezzature complementari e segnalazioni manuali. La norma demanda al regolamento la disciplina di dettaglio dei singoli segnali, dei dispositivi e dei mezzi segnaletici, nonché delle relative caratteristiche tecniche, modalità di impiego, casi di obbligatorietà e criteri di collocazione.

La disposizione prevede, inoltre, che la collocazione della segnaletica risponda a criteri di uniformità sul territorio nazionale, fissati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nel rispetto della normativa europea e internazionale vigente. Tale previsione ha natura tecnico-regolatoria e mira ad assicurare omogeneità applicativa e coerenza del sistema segnaletico, senza introdurre nuovi apparati amministrativi o nuovi procedimenti onerosi.

Particolare rilievo assume la disciplina dei segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e dei segnali a messaggio variabile, per i quali è previsto, ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative, l'utilizzo di sistemi di controllo a distanza idonei a certificare il momento di accensione o spegnimento, il regolare funzionamento e la conservazione delle registrazioni delle operazioni effettuate. La norma non impone l'acquisto generalizzato di nuove apparecchiature, né prevede finanziamenti statali per l'adeguamento tecnologico dei sistemi segnaletici.

La previsione relativa alla collocazione temporanea di segnali stradali in caso di emergenza, urgenza e necessità, comprese le attività di ispezione delle reti e degli impianti tecnologici posti al di sotto della piattaforma stradale, ha carattere operativo e regolatorio. Gli eventuali oneri connessi alla segnalazione temporanea dei cantieri, delle emergenze o delle attività ispettive continuano a restare a carico dei soggetti competenti all'intervento o responsabili delle attività da svolgere, secondo la disciplina ordinaria in materia di sicurezza della circolazione e gestione della strada.

L'articolo disciplina, infine, l'approvazione o l'omologazione della segnaletica, dei dispositivi, delle apparecchiature e dei mezzi tecnici per la disciplina, il controllo e la regolazione del traffico, nei casi in cui le relative caratteristiche geometriche, fotometriche e funzionali non siano contenute nel regolamento. La relativa istanza è presentata dall'interessato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, corredata dalla documentazione tecnica, dalle certificazioni degli enti riconosciuti o dei laboratori autorizzati, dagli elementi di prova idonei a dimostrare l'utilità e l'efficienza dell'oggetto e dai prototipi necessari.

Le attività istruttorie, tecniche e valutative svolte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dell'approvazione o dell'omologazione rientrano nelle competenze già esercitate dal Ministero in materia di segnaletica, dispositivi e apparecchiature per il controllo e la regolazione del traffico. Gli oneri relativi alla predisposizione della documentazione tecnica, alle certificazioni, alle prove, ai prototipi e agli ulteriori elementi necessari per l'istruttoria gravano sui soggetti richiedenti. Le verifiche ministeriali continuano ad essere svolte dagli uffici competenti mediante le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente e, ove le operazioni siano rese nell'interesse dei richiedenti, secondo i regimi tariffari o di rimborso eventualmente applicabili.

La disciplina della segnaletica stradale si attua, pertanto, mediante attività tecnico-regolatorie, istruttorie e di controllo già riconducibili alle competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e degli enti proprietari delle strade. Gli eventuali costi di produzione, installazione,

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

adeguamento, omologazione o approvazione dei segnali, dispositivi e apparecchiature restano a carico degli enti competenti nell'ambito della programmazione ordinaria ovvero dei soggetti richiedenti quando l'attività è resa nel loro interesse.

CAPO VII – DELLE COMPETIZIONI SPORTIVE SULLA STRADA

Il Capo VII disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, lo svolgimento delle competizioni sportive su strade e aree pubbliche, distinguendo le competizioni con veicoli a motore, con animali o con veicoli a trazione animale, soggette ad autorizzazione, dalle competizioni atletiche e ciclistiche, per le quali è prevista la presentazione di una comunicazione digitale all'ente competente. Le disposizioni regolano, inoltre, i provvedimenti di chiusura o sospensione temporanea della circolazione, l'impiego delle scorte, gli allenamenti organizzati con biciclette e podistici e le specifiche condizioni applicabili alle competizioni motoristiche.

Le attività previste coinvolgono principalmente le regioni, i comuni, le Prefetture, gli enti proprietari delle strade, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'interno, gli organi di polizia stradale, il CONI, gli organi sportivi competenti, i promotori delle manifestazioni, il personale abilitato alla scorta tecnica e le società sportive riconosciute.

Sotto il profilo finanziario, il Capo non prevede trasferimenti, contributi pubblici o nuove autorizzazioni di spesa. Le attività autorizzatorie, comunicative, istruttorie, di verifica, coordinamento e controllo sono svolte dalle amministrazioni competenti nell'ambito delle funzioni già esercitate e con le risorse disponibili a legislazione vigente. Gli oneri organizzativi, assicurativi, logistici e di sicurezza connessi allo svolgimento delle competizioni, inclusi quelli relativi alle scorte tecniche e agli eventuali adempimenti prescritti, restano a carico dei promotori e degli altri soggetti interessati.

Articolo 270 ***Competizioni sportive su strada*****.** La disposizione disciplina, in linea con l'articolo 9 del vigente codice della strada, lo svolgimento delle competizioni sportive su strade e aree pubbliche, prevedendo che le competizioni con veicoli a motore, con animali o con veicoli a trazione animale siano soggette ad autorizzazione dell'autorità competente, distinta a seconda che la manifestazione interessi il territorio di uno o più comuni. Per le competizioni con veicoli a motore è richiesto anche il nulla osta degli enti proprietari delle strade interessate.

La norma ha carattere amministrativo, autorizzatorio e organizzativo. Le attività di ricezione delle istanze o comunicazioni, valutazione delle condizioni di sicurezza, rilascio delle autorizzazioni, adozione dei provvedimenti di chiusura o sospensione della circolazione e acquisizione dei nulla osta rientrano nelle competenze già esercitate dalle regioni, dai comuni, dalle Prefetture e dagli enti proprietari delle strade. La modalità digitale di trasmissione delle comunicazioni è gestita mediante gli strumenti informatici già disponibili presso gli enti competenti, senza istituzione di nuove piattaforme o strutture.

Gli oneri organizzativi della manifestazione, quelli derivanti dalle prescrizioni imposte dall'autorità competente, dalle misure di sicurezza, dalla segnalazione del percorso, dalla gestione del traffico, dalle eventuali scorte tecniche e dalla copertura assicurativa restano a carico dei promotori. L'eventuale impiego degli organi di polizia stradale avviene nell'ambito delle ordinarie funzioni istituzionali e secondo la disciplina vigente; quando sia autorizzato il ricorso alla scorta tecnica, i relativi oneri gravano sugli organizzatori. L'assicurazione obbligatoria posta a carico dei promotori consente, inoltre, di coprire i danni eventualmente arrecati alle strade e alle relative attrezzature. La

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

disposizione conferma quindi un assetto nel quale gli adempimenti pubblici sono svolti a risorse invariate e gli oneri della manifestazione restano imputati ai soggetti organizzatori.

Articolo 271 ***Allenamenti organizzati con biciclette e podistici.*** La disposizione, di nuova introduzione, disciplina gli allenamenti organizzati con biciclette e podistici, gestiti da società sportive riconosciute dal CONI, che coinvolgono più atleti tesserati e si svolgono su strade periferiche o a bassa intensità di traffico. In tali casi, il personale abilitato alla scorta tecnica, ove presente, può agevolare il transito mediante attività di segnalazione e, se necessario, di regolazione del traffico, al solo fine di tutelare l'incolumità dei partecipanti e la sicurezza della circolazione. Con queste nuove previsioni si è inteso introdurre una disciplina specifica per gli allenamenti organizzati, attribuendo al personale di scorta tecnica poteri di segnalazione e regolazione del traffico.

La disposizione ha carattere regolatorio e di sicurezza. Essa non istituisce nuovi servizi pubblici di scorta né impone alle amministrazioni l'impiego di personale aggiuntivo. L'attività del personale abilitato alla scorta tecnica è eventuale e si svolge nell'ambito dell'organizzazione dell'allenamento da parte delle società sportive interessate, nel rispetto del disciplinare tecnico vigente. Gli eventuali oneri connessi alla presenza della scorta tecnica, alla segnalazione e all'organizzazione dell'allenamento gravano sui soggetti organizzatori. Le attività di vigilanza e controllo restano affidate agli organi competenti nell'ambito delle rispettive funzioni istituzionali.

Articolo 272 ***Specifiche disposizioni in materia di competizioni motoristiche.*** La disposizione, in linea con il vigente articolo 9 del codice della strada, reca una disciplina specifica per le competizioni motoristiche. I promotori devono richiedere il preventivo nulla osta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, allegando il parere del CONI, al fine della definizione del programma annuale delle competizioni di carattere sportivo che non determinano gravi limitazioni al servizio di trasporto pubblico e al traffico ordinario. Il parere del CONI non è richiesto per le manifestazioni di regolarità cui partecipano veicoli d'epoca o di interesse storico e collezionistico, ove ricorrano le condizioni indicate dalla disposizione.

L'articolo presenta profili finanziari connessi all'istruttoria del nulla osta ministeriale, alla formazione del programma annuale, al procedimento autorizzatorio, al collaudo del percorso e alle comunicazioni successive allo svolgimento della competizione. Tali attività rientrano nelle competenze già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dal Ministero dell'interno, dalle Prefetture e dagli enti proprietari delle strade in materia di sicurezza della circolazione e autorizzazione delle competizioni motoristiche.

Gli oneri relativi alla predisposizione della documentazione, all'organizzazione della manifestazione, all'adeguamento del percorso, alle attrezzature, alle misure di sicurezza, alla segnaletica temporanea, alle scorte e agli ulteriori adempimenti prescritti dall'autorizzazione restano a carico dei promotori. Le attività di collaudo sono svolte nell'ambito delle competenze degli enti e delle amministrazioni interessate; eventuali costi specifici connessi alle verifiche richieste per la manifestazione sono posti a carico degli organizzatori secondo la disciplina vigente o le prescrizioni del titolo autorizzatorio. Le comunicazioni tra Prefetture e Ministero sono effettuate mediante i canali ordinari già disponibili. La disposizione non istituisce nuovi organismi, strutture o programmi di spesa e conferma un regime nel quale gli oneri organizzativi e tecnici della competizione restano imputati ai soggetti promotori.

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

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Il Capo VIII disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, l'individuazione dei trasporti in condizioni di eccezionalità, il rilascio delle autorizzazioni alla circolazione, le fattispecie non soggette ad autorizzazione, le condizioni tecniche e operative per il transito, nonché il regime applicabile ai mezzi d'opera e l'indennizzo dovuto per la maggiore usura delle infrastrutture stradali.

Le disposizioni coinvolgono principalmente gli enti proprietari e concessionari delle strade, le regioni, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ANAS, le società concessionarie autostradali, gli organi di polizia stradale, il personale abilitato alle scorte tecniche, le imprese che effettuano trasporti eccezionali, nonché i proprietari e gli utilizzatori dei mezzi d'opera.

Sotto il profilo finanziario, il Capo è costruito secondo un criterio di imputazione degli oneri ai soggetti che richiedono o effettuano il trasporto. Gli accertamenti tecnici preventivi, la verifica degli itinerari, l'organizzazione del traffico, le scorte tecniche, le opere di rafforzamento, il ripristino della sede stradale e l'indennizzo per la maggiore usura sono posti a carico degli operatori interessati. Le amministrazioni e gli enti competenti provvedono alle attività autorizzatorie, istruttorie, di controllo e di gestione nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 273 ***Trasporti in condizioni di eccezionalità.*** La disposizione, in linea con il vigente articolo 10 commi 2 e 3, del codice della strada, individua le fattispecie riconducibili ai trasporti in condizioni di eccezionalità, con riferimento al trasporto di cose indivisibili che comportino il superamento dei limiti di sagoma, nonché a specifiche categorie di merci, veicoli e configurazioni di carico, tra cui blocchi di pietra naturale, elementi prefabbricati, apparecchiature industriali, prodotti siderurgici, carichi sporgenti, trasporto di altri veicoli, contenitori e casse mobili nel trasporto intermodale, mezzi d'opera eccedenti i limiti di massa, veicoli per animali vivi, balle o rotoli di paglia e fieno, veicoli agricoli, macchine operatrici e macchine mobili non stradali.

La norma ha natura definitoria, classificatoria e tecnico-regolatoria. Essa non istituisce un autonomo procedimento amministrativo, ma individua i casi ai quali si applicano le successive disposizioni autorizzatorie, tecniche e finanziarie. Gli eventuali oneri relativi all'impiego e all'adeguamento dei veicoli, alla sistemazione del carico, ai dispositivi di fissaggio e ancoraggio, alle verifiche di massa e dimensione e alla documentazione tecnica gravano sulle imprese, sui proprietari dei veicoli, sui committenti e sugli altri operatori interessati. Le attività di controllo sono svolte dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni già attribuite, senza nuovi obblighi di spesa per la finanza pubblica.

Articolo 274 ***Autorizzazione per la circolazione dei veicoli eccezionali, dei mezzi d'opera e dei trasporti in condizioni di eccezionalità.*** La disposizione disciplina, in linea con il vigente articolo 10 del codice della strada, il rilascio delle autorizzazioni alla circolazione dei mezzi d'opera che eccedono i limiti di massa, dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizioni di eccezionalità. L'autorizzazione è rilasciata dall'ente proprietario o concessionario per autostrade, strade statali e militari e dalle regioni per la restante rete viaria, secondo le modalità stabilite dal regolamento attuativo, ed è richiesta sia per le strade percorse sia per il loro attraversamento.

L'articolo può richiedere verifiche tecniche, sopralluoghi, valutazioni sulla portata delle opere d'arte, organizzazione del traffico e interventi temporanei o permanenti sulla rete. Tali attività sono tuttavia rese nell'interesse dell'impresa che richiede il trasporto e i relativi oneri restano a carico del richiedente. In particolare, sono posti a carico degli operatori gli accertamenti tecnici preventivi, le verifiche degli itinerari, le scorte tecniche, la segnaletica temporanea, le deviazioni, le misure di sicurezza, le opere di rafforzamento, la rimozione di eventuali opere temporanee e il ripristino della sede stradale.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Gli enti proprietari, i concessionari e le regioni continuano a provvedere alle attività istruttorie e autorizzatorie nell'ambito delle rispettive competenze e delle risorse disponibili a legislazione vigente. Gli eventuali interventi degli organi di polizia stradale resi nell'interesse esclusivo dell'operatore sono regolati secondo il regime di recupero dei costi previsto dalla normativa vigente.

Articolo 275 ***Veicoli eccezionali, mezzi d'opera e trasporti in condizione di eccezionalità non soggetti ad autorizzazione.*** La disposizione, in linea con gli articoli 10 e 16 del vigente codice della strada, individua alcune categorie di veicoli eccezionali e di trasporti in condizioni di eccezionalità che possono circolare senza autorizzazione, purché siano rispettati specifici limiti dimensionali e di massa e il soggetto che effettua il trasporto verifichi preventivamente l'idoneità del percorso. Sono inoltre disciplinate le condizioni per la circolazione senza autorizzazione dei mezzi d'opera che eccedono i limiti ordinari di massa, subordinata, tra l'altro, alla percorribilità delle strade, alla verifica dell'assenza di limitazioni segnalate e al pagamento dell'indennizzo d'usura.

Nelle more dell'attivazione dell'Archivio nazionale delle strade, la circolazione dei mezzi d'opera è consentita sulle strade non comprese negli elenchi delle strade non percorribili, pubblicati annualmente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla base dei dati trasmessi dalle società concessionarie, da ANAS e dalle regioni. Il regolamento attuativo disciplina criteri e modalità di formazione, trasmissione, aggiornamento e pubblicazione degli elenchi.

La norma ha carattere tecnico e semplificatorio. L'esenzione dall'autorizzazione riduce i procedimenti istruttori a carico degli enti competenti e trasferisce sul soggetto che effettua il trasporto l'obbligo di verificare preventivamente la percorribilità dell'itinerario e il rispetto delle limitazioni. Gli eventuali costi per studi dell'itinerario, sopralluoghi, acquisizione di informazioni e consulenze tecniche restano a carico dell'operatore.

La gestione transitoria degli elenchi annuali delle strade non percorribili è svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da ANAS, dalle regioni e dalle società concessionarie mediante le strutture, le informazioni e le procedure già utilizzate a legislazione vigente. Quanto all'Archivio nazionale delle strade, resta fermo che la relativa attivazione e gestione deve avvenire nell'ambito delle risorse e delle piattaforme informatiche già disponibili dalla legislazione vigente, senza nuovi stanziamenti. Resta altresì confermato, anche nei casi di esenzione dall'autorizzazione, l'obbligo di corresponsione dell'indennizzo d'usura nei casi previsti.

Articolo 276 ***Indennizzo d'usura per veicoli eccezionali, mezzi d'opera e trasporti in condizione di eccezionalità.*** La disposizione, in linea con gli articoli 10, comma 10 e 17, e 34 del vigente codice della strada, disciplina l'indennizzo dovuto quando un veicolo eccezionale o un trasporto in condizioni di eccezionalità determini una maggiore usura della strada, in relazione al tipo di veicolo, alla distribuzione del carico sugli assi, alla durata dell'autorizzazione o al numero dei transiti consentiti. L'ammontare dell'indennizzo è determinato secondo le modalità stabilite dal regolamento attuativo ed è dovuto all'ente proprietario della strada.

L'articolo ha funzione direttamente compensativa, in quanto evita che la maggiore usura prodotta dai veicoli eccezionali e dai mezzi d'opera gravi sulle risorse ordinarie degli enti proprietari. Gli indennizzi sono posti a carico dei proprietari e degli utilizzatori dei veicoli e sono destinati agli enti proprietari per la copertura degli interventi resi necessari dai transiti eccezionali, nei limiti delle somme effettivamente riscosse.

Gli eventuali adeguamenti delle modalità di riscossione, contabilizzazione, riparto e rendicontazione sono effettuati dagli enti proprietari, dai concessionari e dalle amministrazioni interessate nell'ambito delle procedure, delle risorse e delle convenzioni vigenti. La mancata documentazione del pagamento dell'indennizzo comporta l'applicazione del regime sanzionatorio

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

previsto per il veicolo eccezionale che circola senza autorizzazione. La disposizione conferma dunque un meccanismo di imputazione degli oneri ai soggetti che determinano la maggiore usura dell'infrastruttura.

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

CAPO I – ATTIVITÀ DI TRASPORTO DI PERSONE

Il Capo I disciplina l'impiego dei veicoli per il trasporto di persone in conto proprio, il servizio di noleggio con conducente, il servizio taxi, l'uso in conto terzi dei veicoli per trasporto di persone e l'utilizzazione eccezionale degli autocarri per il trasporto di persone.

Le disposizioni hanno natura prevalentemente autorizzatoria, documentale e sanzionatoria e si collocano nell'ambito di competenze già attribuite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai comuni, alle Prefetture e agli organi di polizia stradale. Non sono istituiti nuovi servizi pubblici, nuovi procedimenti onerosi o nuovi apparati amministrativi.

Articolo 277 ***Uso dei veicoli per trasporto di persone in conto proprio*****.** La disposizione disciplina l'immatricolazione a uso proprio degli autobus appartenenti alle categorie internazionali M2 e M3 e delle autoambulanze appartenenti alla categoria internazionale M con codice SC, consentendola esclusivamente a favore di enti pubblici, imprenditori e collettività per il soddisfacimento di esigenze strettamente connesse alla loro attività. Il rilascio del documento di circolazione è subordinato all'accertamento, da parte dei competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, della sussistenza dei requisiti prescritti.

L'articolo disciplina, inoltre, le condizioni alle quali i veicoli possono essere utilizzati nell'interesse di soggetti diversi dall'intestatario del documento di circolazione, richiedendo che il trasporto abbia carattere accessorio rispetto all'attività principale, sia svolto senza finalità di lucro diretto o indiretto e che il conducente abbia un rapporto giuridico con l'intestatario. Sono infine previste sanzioni pecuniarie e il divieto di marcia per l'utilizzazione del veicolo in difetto delle condizioni prescritte o in violazione dei limiti stabiliti nei documenti di circolazione.

Sotto il profilo finanziario, le attività di accertamento dei requisiti, immatricolazione e rilascio dei documenti di circolazione rientrano nelle ordinarie competenze degli uffici della Motorizzazione civile e sono svolte nell'ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente. Le operazioni richieste dagli interessati continuano a essere assoggettate ai diritti e alle tariffe vigenti. Gli oneri relativi all'acquisizione, all'allestimento, alla manutenzione, all'assicurazione, al personale di guida e all'esercizio dei veicoli restano a carico degli enti, delle imprese o delle collettività intestatarie. La disposizione è pertanto attuata mediante procedimenti e regimi tariffari già operanti.

Articolo 278 ***Servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone*****.** La disposizione, in linea con quanto previsto dall'articolo 85 del vigente codice della strada, rinvia alla legislazione speciale di settore per la disciplina del servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone e individua le tipologie di veicoli utilizzabili per lo svolgimento del servizio, tra cui motocicli, biciclette a tre o quattro ruote, ciclomotori, tricicli, quadricicli, autovetture, veicoli a trazione animale e autoambulanze con classificazione internazionale M e codice SC. Il documento di circolazione, ove previsto, è rilasciato sulla base dell'autorizzazione comunale.

L'articolo, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, reca altresì la disciplina sanzionatoria applicabile in caso di utilizzazione di veicoli non destinati al servizio, assenza, sospensione o revoca dell'autorizzazione, violazione delle disposizioni della legge n. 21 del 1992 o inosservanza delle condizioni contenute nell'autorizzazione. Sono previste sanzioni pecuniarie e

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

sanzioni accessorie, tra cui confisca del veicolo, sospensione della patente o della carta di circolazione e, nei casi reiterati, revoca della patente.

Sotto il profilo finanziario, le attività comunali relative al rilascio, alla sospensione e alla revoca delle autorizzazioni NCC rientrano nei procedimenti già disciplinati dalla normativa di settore. Gli uffici della Motorizzazione civile provvedono all'immatricolazione e al rilascio o aggiornamento dei documenti di circolazione sulla base del titolo comunale, mediante le risorse già disponibili e secondo il regime tariffario vigente. Gli oneri relativi ai veicoli, alle autorizzazioni, agli allestimenti, alle assicurazioni, alla manutenzione e all'esercizio del servizio gravano sugli operatori economici interessati.

Le attività di accertamento e applicazione delle sanzioni rientrano nelle competenze degli organi di polizia stradale e delle amministrazioni già competenti.

Articolo 279 ***Servizio taxi con autovetture, motocicli e biciclette con conducente o taxi.*** La disposizione, in linea con il vigente codice della strada, articolo 86, individua i veicoli utilizzabili per il servizio taxi, comprendendo autovetture, biciclette a tre o quattro ruote, motocicli, ciclomotori, tricicli e veicoli a trazione animale, e rinvia alla legislazione speciale di settore per la disciplina generale del servizio.

L'articolo prevede sanzioni pecuniarie e accessorie nei confronti di chi esercita il servizio senza la licenza prevista dalla legge n. 21 del 1992, nonché un sistema sanzionatorio progressivo per le violazioni commesse dal titolare della licenza nell'esercizio del servizio. Sono inoltre sanzionate le ulteriori violazioni delle condizioni previste dalla licenza.

Sotto il profilo finanziario, la disposizione ha natura sanzionatoria. Le licenze taxi sono rilasciate e gestite dai comuni secondo la normativa vigente e l'articolo non istituisce nuove procedure né prevede trasferimenti o contributi a favore degli enti locali o degli operatori. I costi relativi all'acquisizione, all'allestimento, all'adattamento, alla manutenzione, all'assicurazione e alla gestione dei veicoli restano a carico degli operatori.

Le attività di controllo e accertamento delle violazioni sono svolte dagli organi competenti nell'ambito delle funzioni istituzionali già esercitate. La disposizione incide sul regime autorizzatorio e sanzionatorio del servizio taxi senza prevedere trasferimenti, contributi o nuove strutture amministrative, sicché la relativa attuazione avviene con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 280 ***Uso in conto terzi di veicoli per trasporto di persone.*** La disposizione rispetto alla vigente disciplina del codice della strada è stata riformulata sotto il profilo formale, al fine di fare riferimento alle vigenti categorie internazionali di veicoli per trasporto persone nonché per chiarire che l'uso in conto terzi (che è la modalità ordinaria di uso per tali veicoli) presuppone il rilascio di un titolo abilitativo o allo svolgimento di servizi di linea ovvero di noleggio con conducente (disciplinato dalla legge n.218 del 2003, di competenza regionale). Si è pertanto eliminata l'autorizzazione di cui all'articolo 82, comma 6, terzo periodo e 87, comma 3, del codice della strada. Nel contempo, la riformulazione proposta al comma 3 precisa che l'utilizzazione dei veicoli tiene conto delle prescrizioni contenute nel relativo titolo abilitativo che deve essere esibito agli organi di polizia al momento dell'attività di controllo

La nuova formulazione semplifica la procedura di immatricolazione e di utilizzo dei veicoli destinati al servizio di linea. Non si riproducono altresì le disposizioni relativa alle caratteristiche del servizio di linea ovvero alla distrazione dei relativi mezzi, in quanto oggetto di apposita disciplina nell'ambito del decreto legislativo n.285 del 2006.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Sotto il profilo finanziario, le verifiche relative al possesso dei titoli abilitativi sono effettuate dagli uffici competenti nell'ambito dei procedimenti di immatricolazione e rilascio dei documenti di circolazione, mediante la documentazione prodotta dagli interessati e gli archivi già disponibili. Le operazioni amministrative restano assoggettate ai diritti e alle tariffe vigenti. Gli oneri relativi ai veicoli, al personale, alle autorizzazioni, alle assicurazioni, agli equipaggiamenti e all'esercizio dei servizi gravano sugli operatori economici.

Le attività di controllo sulla destinazione e sull'impiego del veicolo sono svolte dagli organi di polizia stradale nell'ambito delle funzioni già esercitate. La semplificazione conseguente al venir meno dell'autorizzazione richiamata nella disciplina vigente non determina nuovi procedimenti o nuovi compiti amministrativi, ma conferma l'utilizzo di verifiche documentali e controlli ordinari, assicurati a risorse invariate.

Articolo 281 ***Trasporto di persone con autocarri.*** La disposizione, in linea con il vigente articolo 82, comma 6, del codice della strada, consente l'utilizzazione degli autocarri per il trasporto di persone soltanto in via eccezionale e temporanea, previa autorizzazione del competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sulla base del nulla osta del Prefetto.

L'articolo presenta profili finanziari limitati, riferibili all'istruttoria amministrativa e tecnica necessaria per verificare il carattere eccezionale e temporaneo dell'utilizzo, l'idoneità del veicolo e le condizioni di sicurezza. Tali attività rientrano nelle competenze degli uffici già coinvolti e sono svolte con le risorse disponibili a legislazione vigente. Le operazioni tecniche richieste nell'interesse dell'utente restano assoggettate ai diritti e alle tariffe applicabili.

Gli oneri relativi all'allestimento temporaneo del veicolo, ai dispositivi di sicurezza, agli eventuali accertamenti tecnici, alla copertura assicurativa, al ripristino della configurazione originaria e al rispetto delle prescrizioni autorizzative gravano sul soggetto richiedente. L'autorizzazione ministeriale e il nulla osta prefettizio si innestano su procedimenti già previsti e sono gestiti dagli uffici competenti con le risorse disponibili a legislazione vigente.

CAPO II – ATTIVITÀ DI TRASPORTO DI COSE

Il Capo II disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, l'impiego dei veicoli per il trasporto di cose in conto proprio, per conto di terzi e in servizio di piazza, coordinando il rilascio dei documenti di circolazione con i titoli abilitativi, l'iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi e, ove richiesto, l'iscrizione al Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada.

Le disposizioni hanno natura amministrativa e documentale e non istituiscono nuovi albi, registri, organismi o sistemi informativi. Le verifiche sono effettuate dagli uffici già competenti mediante archivi e banche dati esistenti, mentre gli oneri amministrativi e operativi restano a carico degli operatori.

Articolo 282 ***Uso dei veicoli per trasporto cose in conto proprio.*** La disposizione disciplina, in linea con i vigenti articoli 83 e 88 del codice della strada, il trasporto di cose in conto proprio, distinguendo il regime applicabile in relazione alla massa complessiva a pieno carico dei veicoli.

Sotto il profilo finanziario, la norma presenta effetti limitati. La verifica della massa complessiva del veicolo e, nei casi previsti, del titolo abilitativo è svolta dagli uffici della Motorizzazione civile nell'ambito del procedimento di immatricolazione e rilascio dei documenti di circolazione, avvalendosi della documentazione tecnica e degli archivi già disponibili. Le operazioni richieste dagli interessati continuano a essere assoggettate ai diritti e alle tariffe vigenti.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Gli oneri relativi all'acquisizione, all'immatricolazione, alla manutenzione, all'assicurazione, alla revisione, al personale di guida, ai titoli abilitativi e all'esercizio dell'attività restano a carico del soggetto che effettua il trasporto in conto proprio. Non sono previsti contributi, agevolazioni, esenzioni o rimborsi a carico dello Stato. La disposizione si limita a coordinare il regime documentale e autorizzatorio già vigente e può essere attuata mediante uffici, procedure e risorse già disponibili.

Articolo 283 ***Servizio di trasporto di cose per conto terzi.*** La disposizione subordina il rilascio dei documenti di circolazione dei veicoli destinati al trasporto di cose per conto di terzi, appartenenti alle categorie internazionali N e O, all'iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi e, ove richiesto dalla normativa vigente, al Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada.

L'articolo consente inoltre all'impresa che effettua trasporto per conto di terzi di utilizzare il veicolo anche per trasferire cose nella propria disponibilità, nel proprio interesse e nello svolgimento dell'attività economica. È disciplinato, infine, il trasporto di cose per conto di terzi in servizio di piazza, subordinando il rilascio dei documenti di circolazione al possesso del titolo previsto dalla legge n. 298 del 1974 e prevedendo una sanzione pecuniaria in caso di impiego di veicoli non destinati a tale uso.

Le operazioni di immatricolazione e rilascio dei documenti restano assoggettate ai diritti e alle tariffe vigenti. Gli oneri relativi all'iscrizione agli albi e registri, alla disponibilità dei veicoli, all'assicurazione, al personale e all'esercizio dell'attività gravano sulle imprese interessate. Le attività di controllo e applicazione delle sanzioni rientrano nelle funzioni ordinarie degli organi di polizia stradale. La disposizione non istituisce nuovi albi o registri e si avvale di banche dati e procedimenti già operanti, senza nuovi fabbisogni finanziari pubblici.

CAPO III – DELLA LOCAZIONE DEI VEICOLI

Il Capo III disciplina, in linea di continuità con l'assetto normativo vigente, la locazione senza conducente di monopattini elettrici, biciclette, veicoli delle categorie internazionali L, M, N e O e veicoli a uso speciale, nonché l'utilizzazione in locazione dei veicoli destinati al trasporto di cose e degli autobus. Sono inoltre disciplinate la locazione con facoltà di acquisto, il leasing, la vendita con patto di riservato dominio e gli obblighi posti a carico degli operatori di noleggio dei monopattini elettrici.

Le disposizioni hanno natura amministrativa, documentale, regolatoria e sanzionatoria.

Articolo 284 ***Locazione senza conducente.*** La disposizione individua i mezzi che possono essere oggetto di locazione senza conducente, comprendendo monopattini elettrici, biciclette, veicoli delle categorie internazionali L, M, N e O e veicoli a uso speciale delle medesime categorie. Per i veicoli soggetti a immatricolazione, la destinazione alla locazione senza conducente è consentita quando l'intestatario dei documenti di circolazione sia autorizzato all'esercizio dell'attività previa presentazione della SCIA secondo la normativa vigente.

L'articolo disciplina, inoltre, la locazione delle autoambulanze, consentita esclusivamente per sostituire temporaneamente un'autoambulanza già nella disponibilità del locatario, e la locazione dei veicoli a uso speciale di massa superiore a 6 tonnellate, subordinata, ove richiesto, alla verifica delle abilitazioni o autorizzazioni necessarie per l'impiego delle attrezzature particolari installate sul mezzo. È previsto l'obbligo di tenere a bordo la relativa documentazione, in formato cartaceo o digitale.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Sotto il profilo finanziario, la disposizione non istituisce un nuovo titolo autorizzatorio, ma richiama la SCIA prevista dalla normativa vigente. La ricezione e gestione della segnalazione è svolta mediante i SUAP e le amministrazioni competenti, utilizzando strutture e piattaforme già operative. Le operazioni di immatricolazione e aggiornamento della destinazione d'uso sono effettuate dagli uffici della Motorizzazione civile secondo le procedure vigenti e restano assoggettate ai diritti e alle tariffe applicabili.

Gli oneri relativi all'acquisizione, all'immatricolazione, alla manutenzione, alla revisione, all'assicurazione, alle attrezzature speciali, alle abilitazioni e alla documentazione gravano sulle imprese locatrici, sui locatari e sugli altri soggetti interessati. Le attività di controllo rientrano nelle competenze ordinarie degli organi di polizia stradale. La disposizione, richiamando la SCIA e i procedimenti di immatricolazione già vigenti, non introduce nuove strutture o piattaforme pubbliche e può essere attuata con le risorse disponibili a legislazione vigente.

Articolo 285 ***Locazione senza conducente di veicoli per trasporto di cose.*** La disposizione, in linea con quanto previsto dall'articolo 84 del codice della strada, disciplina l'utilizzazione in locazione senza conducente dei veicoli destinati al trasporto di cose. Il locatario può utilizzare in conto proprio tali veicoli soltanto se aventi massa complessiva a pieno carico non superiore a 6 tonnellate. Per il trasporto di cose per conto di terzi, l'utilizzazione è consentita alle imprese iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi e, ove richiesto, al Registro elettronico nazionale.

L'articolo disciplina, inoltre, la locazione tra imprese stabilite nell'Unione europea, regolarmente abilitate all'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi o di locazione senza conducente, purché il veicolo sia immatricolato o immesso in circolazione conformemente alla legislazione di uno Stato membro.

Si evidenzia che la comunicazione della targa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti deve essere acquisita e gestita mediante l'Archivio nazionale dei veicoli o altri sistemi informativi già disponibili presso il Ministero, senza istituzione di nuove banche dati o piattaforme autonome. Le verifiche relative all'iscrizione all'Albo e al Registro elettronico nazionale sono parimenti effettuate mediante archivi già esistenti.

Gli oneri relativi ai contratti di locazione, alla documentazione, all'eventuale autenticazione degli estratti, all'impiego dei veicoli, all'assicurazione, al personale e all'esercizio dell'attività restano a carico delle imprese interessate. L'eventuale decreto interministeriale recante ulteriori criteri limitativi costituisce attività normativa e regolatoria svolta dalle amministrazioni competenti nell'ambito delle risorse disponibili. Le comunicazioni e le verifiche richieste dalla disposizione sono gestite mediante archivi e sistemi informativi già esistenti, senza istituzione di nuove banche dati o ulteriori obblighi finanziari per le amministrazioni pubbliche.

Articolo 286 ***Locazione senza conducente di autobus.*** La disposizione disciplina l'utilizzazione degli autobus appartenenti alle categorie internazionali M2 e M3, immatricolati per locazione senza conducente, per l'effettuazione di trasporto in conto terzi da parte di imprese iscritte al Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada.

La locazione è consentita tra imprese stabilite nell'Unione europea regolarmente abilitate all'attività di autotrasporto di persone per conto di terzi o di locazione senza conducente, a condizione che gli autobus siano immatricolati o immessi in circolazione conformemente alla legislazione di uno Stato membro.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Anche in questo caso il principale profilo finanziario concerne la gestione della comunicazione della targa. La neutralità finanziaria è assicurata a condizione che l'acquisizione e registrazione delle informazioni avvengano attraverso l'Archivio nazionale dei veicoli, il Registro elettronico nazionale o altri sistemi ministeriali già esistenti, senza realizzazione di nuove piattaforme autonome.

Le verifiche dell'iscrizione al Registro elettronico nazionale e del titolo autorizzatorio sono effettuate mediante gli archivi, la documentazione e le procedure già previste dalla normativa vigente. Gli oneri derivanti dalla locazione, dalla gestione dei veicoli, dalla documentazione, dal personale, dall'assicurazione e dall'esercizio dei servizi restano a carico delle imprese interessate. L'acquisizione e registrazione delle comunicazioni avviene attraverso sistemi ministeriali già disponibili e non comporta la realizzazione di nuove piattaforme autonome o nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 287 ***Locazione senza conducente con facoltà di acquisto, leasing e vendita di veicoli con patto di riservato dominio*****.** La disposizione, in linea con quanto previsto dal vigente articolo 91 del codice della strada, disciplina l'immatricolazione dei motoveicoli, degli autoveicoli e dei rimorchi locati con facoltà di acquisto, prevedendo l'intestazione al locatore e l'annotazione, nel documento di circolazione, del nominativo del locatario e della scadenza del contratto. L'immatricolazione è effettuata in relazione all'uso cui il locatario intende destinare il veicolo e presuppone il possesso dei titoli e requisiti eventualmente richiesti. Le medesime indicazioni sono riportate nel Pubblico registro automobilistico.

L'articolo disciplina, inoltre, la responsabilità solidale del locatario ai fini del risarcimento dei danni derivanti dalla circolazione e regola la vendita con patto di riservato dominio, prevedendo l'immatricolazione a nome dell'acquirente con indicazione del venditore e della data di pagamento dell'ultima rata. Infine, richiama la disciplina della responsabilità solidale per le violazioni amministrative commesse dall'utilizzatore in locazione finanziaria o dall'acquirente con riserva di proprietà.

Sotto il profilo finanziario, la disposizione si riferisce a formalità già gestite mediante l'Archivio nazionale dei veicoli, il documento di circolazione, il Pubblico registro automobilistico e i collegamenti telematici tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ACI. Le annotazioni e le formalità richieste nell'interesse delle parti restano assoggettate ai diritti, agli emolumenti, alle imposte e alle tariffe vigenti.

La norma non istituisce nuovi archivi, non prevede nuove piattaforme informatiche e non comporta prestazioni o trasferimenti a carico dello Stato. Le formalità e le annotazioni relative a locazione con facoltà di acquisto, leasing e vendita con riserva di proprietà continuano a essere gestite mediante sistemi e collegamenti informativi già operativi e con oneri posti a carico delle parti interessate secondo i regimi vigenti.

Articolo 288 ***Locazione di monopattini elettrici*****.** L'articolo, in linea con quanto previsto dalla vigente legge 27 dicembre 2019, n. 160, pone a carico degli operatori di noleggio di monopattini elettrici l'obbligo di organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, campagne informative sull'uso corretto dei mezzi e di inserire nelle applicazioni digitali di noleggio le regole fondamentali di comportamento, impiegando strumenti tecnologici idonei a favorirne il rispetto.

L'articolo prevede, inoltre, che gli operatori acquisiscano, al termine di ogni noleggio, una fotografia dalla quale risulti chiaramente la posizione del monopattino sulla pubblica via, al fine di prevenire il parcheggio irregolare. La violazione di tale obbligo è assoggettata a sanzione amministrativa pecuniaria.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

La disposizione comporta obblighi organizzativi, informativi e tecnologici. Tali obblighi, tuttavia, sono espressamente posti a carico degli operatori di noleggio. Restano quindi a carico dei medesimi operatori i costi relativi alla predisposizione delle campagne informative, all'aggiornamento delle applicazioni digitali, all'inserimento delle regole di comportamento, all'acquisizione, trasmissione, conservazione e protezione delle fotografie e degli eventuali dati associati.

Il coinvolgimento dei comuni deve essere ricondotto a funzioni di coordinamento e raccordo, senza obbligo di cofinanziamento delle campagne informative e senza necessità di realizzare piattaforme pubbliche dedicate alla raccolta o gestione delle fotografie. Le attività comunali e di controllo sono svolte mediante gli uffici e le risorse disponibili a legislazione vigente.

Gli oneri organizzativi, informativi e tecnologici connessi alle campagne, all'aggiornamento delle applicazioni digitali e all'acquisizione delle immagini restano integralmente a carico degli operatori di noleggio. Il coinvolgimento dei comuni mantiene natura di raccordo e coordinamento nell'ambito delle funzioni già svolte e non comporta obblighi di cofinanziamento, realizzazione di piattaforme pubbliche dedicate o ulteriori spese obbligatorie.

TITOLO IX – DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 289 ***Disposizioni attuative ed entrata in vigore.*** La disposizione disciplina il coordinamento del regolamento di esecuzione e di attuazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, con il nuovo codice, prevedendo che le relative disposizioni siano adottate, anche mediante integrale sostituzione del regolamento vigente, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge n. 400 del 1988. È altresì assicurata la continuità applicativa dei provvedimenti attuativi già adottati ai sensi del decreto legislativo n. 285 del 1992, che restano validi ed efficaci fino alla loro eventuale modifica o sostituzione. Il decreto entra in vigore il 1° aprile 2027, mentre le disposizioni del codice e i relativi allegati acquistano efficacia il 1° gennaio 2028 e, comunque, non prima che siano decorsi centottanta giorni dall'entrata in vigore del regolamento attuativo; qualora tale termine scada successivamente, l'efficacia è differita al 1° aprile 2028.

Le disposizioni hanno carattere transitorio, ricognitivo e di coordinamento. Le attività regolatorie, amministrative e tecniche ivi previste rientrano nelle competenze già attribuite alle amministrazioni interessate e sono svolte con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente. Dall'attuazione dell'articolo non derivano pertanto nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Articolo 290 ***Disposizioni transitorie***. La disposizione disciplina il passaggio al nuovo assetto normativo, salvaguardando la validità delle patenti e degli altri titoli di abilitazione alla guida già rilasciati e prevedendo l'applicazione dei nuovi requisiti ai procedimenti avviati dalla data di acquisto di efficacia del codice. Sono inoltre confermate, previo conseguimento della prescritta qualificazione iniziale, le abilitazioni degli esaminatori di guida già operanti alla data del 30 giugno 2015. La norma regola altresì il regime transitorio degli accessi e delle diramazioni stradali esistenti, consentendo, a determinate condizioni, la regolarizzazione di quelli privi di autorizzazione, e rende applicabile la nuova disciplina anche ai veicoli già giacenti in conseguenza del fermo amministrativo. Le attività previste rientrano nelle competenze già esercitate dalle amministrazioni interessate e sono svolte con le risorse disponibili a legislazione vigente; pertanto, dalla disposizione non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Si prevede, altresì, una clausola transitoria di coordinamento relativa all'aggiornamento all'indice inflattivo dei limiti minimi e massimi delle sanzioni amministrative pecuniarie, destinata a trovare applicazione solo in sede di prima adozione del decreto interministeriale di attuazione del nuovo articolo 122, comma 2. In via transitoria, e limitatamente al primo decreto adottato dopo la data in cui il codice acquista efficacia, si prevede che la soglia di variazione del 5% relativa all'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati debba essere misurata dall'ISTAT rispetto alla rilevazione dell'indice effettuata alla data del 1° gennaio 2028 (o del 1° aprile 2028 nell'ipotesi di differimento espressamente prevista dall'articolo 289, comma 4). Tale clausola si rende necessaria in considerazione delle sostanziali modifiche che il codice apporta al regime sanzionatorio, che inducono quindi a considerare la data di acquisto di efficacia del codice come "T0" ai fini della prima rilevazione post codice delle variazioni inflattive, e quindi dell'adozione del primo decreto di aggiornamento degli importi delle sanzioni. Si rinvia a quanto già indicato all'articolo 148.

La disposizione, infine, al comma 10, istituisce, al fine di agevolare il processo di trasformazione digitale con particolare riferimento ai sistemi di guida automatizzata di cui all'articolo 87, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Osservatorio al quale partecipano rappresentanti dei Ministeri dell'interno, delle imprese e del made in Italy e della giustizia. L'Osservatorio è chiamato a valutare e monitorare, in relazione all'evoluzione tecnologica e alle relative prospettive applicative, i presupposti per la circolazione dei veicoli a guida totalmente automatizzata, in funzione delle conseguenti modifiche legislative da recepire nel primo decreto legislativo adottato ai sensi dell'articolo 35, comma 8, della legge 25 novembre 2024, n. 177. Come espressamente previsto, per la partecipazione alle attività dell'Osservatorio non sono riconosciuti compensi, gettoni, emolumenti, indennità o rimborsi di spese comunque denominati.

Articolo 291 ***Disposizioni sulla destinazione di proventi*****.** La disposizione disciplina la destinazione delle entrate e dei proventi derivanti dalle operazioni tecnico-amministrative e dalle attività istituzionali svolte in materia di motorizzazione e sicurezza stradale, secondo i vigenti meccanismi di versamento all'entrata del bilancio dello Stato e di riassegnazione ai pertinenti capitoli dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In particolare, una quota delle entrate derivanti dalle operazioni di motorizzazione è destinata alla corresponsione di maggiorazioni del compenso incentivante al personale della competente Direzione generale, in relazione all'accertato incremento della produttività dei servizi, nonché all'ammodernamento, al miglioramento e alla digitalizzazione dei servizi dell'amministrazione.

I proventi derivanti dai diritti dovuti per le operazioni di motorizzazione sono destinati al finanziamento delle attività istituzionali del Ministero, con particolare riferimento agli interventi previdenziali, assistenziali e di welfare in favore del personale, allo sviluppo e alla manutenzione dei sistemi informativi, delle banche dati, delle piattaforme digitali, delle attrezzature e delle infrastrutture tecniche, alla sicurezza informatica, all'interoperabilità, alla formazione del personale e alle attività di studio, ricerca, innovazione e trasformazione digitale.

La disposizione disciplina altresì la destinazione dei diritti relativi alle ulteriori operazioni tecniche e tecnico-amministrative, alle attività di vigilanza, alle autorizzazioni e alle omologazioni, prevedendone l'utilizzo per l'acquisto e la manutenzione delle attrezzature tecniche, la vigilanza sul mercato, l'aggiornamento dell'Archivio nazionale delle strade e lo svolgimento delle attività connesse alla sicurezza stradale.

Sono inoltre regolate le destinazioni dei proventi derivanti dalle maggiorazioni e dai contributi connessi alle targhe e alle attività di vigilanza sui centri autorizzati, prevedendone l'impiego per il mantenimento e il potenziamento dei servizi di motorizzazione, delle relative strutture e infrastrutture

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

e per le finalità indicate dalla disposizione, ovvero il relativo concorso al conseguimento degli obiettivi di finanza pubblica.

La norma prevede, inoltre, il riparto percentuale dei proventi spettanti allo Stato tra le amministrazioni competenti, destinandoli al finanziamento delle attività connesse alla sicurezza stradale, agli studi, alla ricerca, all'informazione e all'educazione stradale, nonché alle ulteriori finalità istituzionali espressamente individuate. È altresì confermata la destinazione di una quota delle ammende al Fondo contro l'incidentalità notturna.

La disposizione, in continuità con quanto previsto dall'articolo 195, comma 2-*bis*, del vigente codice della strada, prevede, infine, che i proventi spettanti allo Stato ai sensi di quanto previsto dall'articolo 148, comma 1, derivanti dall'incremento della sanzione pecuniaria nel caso di violazioni commesse dalle ore 22 alle ore 7 (articolo 123, comma 3, lettera *d)*), sono finalizzati ad alimentare il Fondo di cui all'articolo 6-*bis* del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160.

La disposizione non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, in quanto disciplina la destinazione di entrate già previste dall'ordinamento, nei limiti delle somme effettivamente versate e riassegnate.

Articolo 292 ***Abrogazioni*****.** L'articolo reca le disposizioni relative all'abrogazione delle norme incompatibili, superate o assorbite dal nuovo codice. Le previsioni sono finalizzate ad assicurare il coordinamento del nuovo assetto normativo con la disciplina previgente e a regolare il passaggio al nuovo sistema codicistico.

Articolo 293 ***Aggiornamenti*****.** L'articolo assicura il coordinamento e la coerenza del nuovo codice, prevedendo che ogni successivo intervento normativo sia effettuato mediante espressa modifica delle relative disposizioni e che i richiami al previgente codice si intendano riferiti alle corrispondenti norme del nuovo testo.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

Ministero dell'Economia e delle Finanze

DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO

VERIFICA DELLA RELAZIONE TECNICA

La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196 ha avuto esito Positivo.

Il Ragioniere Generale dello Stato

Firmato digitalmente

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001723/TN - Doc. firmato digitalmente da: DARIA PERROTTA

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

CAPO I - DEI PRINCIPI GENERALI E DEGLI STRUMENTI TRASVERSALI

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 1 *Ambito di applicazione e definizioni* 1. Le disposizioni del presente codice e dei relativi provvedimenti attuativi si applicano alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade ad uso pubblico, nel rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento nazionale, dell'Unione europea e dagli obblighi internazionali. 2. Ai fini del presente codice, si applicano le definizioni dell'Allegato I.1, che costituisce parte integrante del presente codice. Le definizioni ivi contenute prevalgono su eventuali corrispondenti definizioni, ovunque previste a normativa vigente.	**Art. 1** 2. La circolazione dei veicoli, dei pedoni e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. *(omissis)* **Nuova introduzione**	**Per facilità di lettura sono riportate in un allegato che recepisce la normativa unionale.** **Si precisa che, in ragione della disciplina speciale recata dal Codice, le definizioni riportate nell'apposito allegato prevalgono su eventuali corrispondenti definizioni previste altrove nell'ordinamento.**
Articolo 2 *Del principio di libera circolazione*	**Nuova introduzione**	**Si è ritenuto di introdurre i principi come pilastri dell'interpretazione delle norme.**

1. La disciplina delle modalità di esercizio della mobilità sulle strade ad uso pubblico si fonda sul principio della libera circolazione in ogni forma e con ogni mezzo, nel rispetto dei limiti, degli obblighi e dei divieti stabiliti dal presente codice. 2. Fatte salve le misure adottate nella gestione delle situazioni di emergenza o le misure di natura contingibile e urgente adottate per fronteggiare situazioni eccezionali, possono essere imposte limitazioni alla circolazione del singolo utente o veicolo solo nei casi disciplinati dal presente codice o nei casi espressamente previsti in altre disposizioni di legge. 3. La libera circolazione su strada degli utenti, delle merci e dei veicoli può essere soggetta a limiti, obblighi e divieti per motivi di interesse pubblico connessi, in particolare, alla tutela della salute, alla tutela dell'ambiente, all'ordine pubblico e alla sicurezza stradale, nel rispetto di criteri di proporzionalità, ragionevolezza e adeguatezza. In relazione all'interesse pubblico da tutelare, nella determinazione delle limitazioni di cui al primo periodo si tiene conto delle esigenze di circolazione connesse agli scambi e alla produzione.		
Articolo 3 *Del principio di precauzione* 1. I comportamenti degli utenti della strada sono improntati al principio di precauzione, inteso come vincolo ad agire secondo criteri di prudenza, cautela e attenzione al fine di prevenire situazioni di danno o pericolo destinate a incidere negativamente sulla vita, sull'incolumità delle persone e degli animali, nonché sui beni pubblici o privati. 2. Ai fini di cui al comma 1, gli utenti della strada si astengono da qualsiasi comportamento destinato a costituire pericolo o intralcio per la circolazione, salvaguardando, in ogni caso, la sicurezza stradale ed evitando situazioni idonee a compromettere la fluidità del traffico o il corretto utilizzo delle strade. 3. Il rispetto del principio di precauzione si impone all'utente della strada anche rispetto ai comportamenti di terzi. In particolare, non	**Nuova introduzione** **Art. 140** 1. Gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale. **Nuova introduzione**	**Si è ritenuto di introdurre i principi come pilastri dell'interpretazione delle norme.**

costituiscono esimenti ai fini del presente comma i comportamenti posti in essere da altri utenti, quando tali comportamenti possono essere previsti e gestiti con l'ordinaria diligenza, tenuto conto delle circostanze soggettive e oggettive conosciute o conoscibili al momento dell'evento.		
Articolo 4 *Del principio di responsabilità* 1. L'utente della strada è tenuto ad agire secondo responsabilità, osservando con la diligenza le regole di condotta del presente codice che attengono alla circolazione, ai titoli abilitativi e ai veicoli. 2. Durante la marcia, i conducenti mantengono costantemente l'attenzione sulla circolazione, evitando ogni causa di distrazione. 3. Ferma restando la responsabilità penale quando il fatto costituisce reato, l'utente della strada risponde della responsabilità della propria condotta ai sensi degli articoli 2043 e 2054 del codice civile. 4. La violazione del principio di precauzione o delle regole di condotta di cui al presente articolo non consente al soggetto responsabile di invocare il principio di affidamento nel comportamento di terzi, quando tale comportamento può essere previsto e gestito con l'ordinaria diligenza secondo quanto previsto dall'articolo 3, comma 3.	**Nuova introduzione**	**Si è ritenuto di introdurre i principi come pilastri dell'interpretazione delle norme.** **In particolare, al comma 2 è stata inserita una specifica relativa all'obbligo per i conducenti di mantenere una costante attenzione sulla strada evitando ogni distrazione.**
Articolo 5 *Del principio di adeguatezza delle condotte* 1. Nell'orientare i propri comportamenti ai principi di precauzione e responsabilità, gli utenti della strada, adeguano la propria condotta alle condizioni oggettive della circolazione, valutando la possibile incidenza di tali condizioni sui fattori di rischio rilevanti per la propria incolumità o per quella degli altri utenti. 2. In fase di marcia, i conducenti adeguano l'utilizzo del veicolo all'esigenza di assicurare il costante controllo del mezzo in tutte le circostanze, tenuto conto, in particolare, dei fattori situazionali	**Nuova introduzione** **Art. 141** 1. È obbligo del conducente regolare la velocità del veicolo in modo che, avuto riguardo alle	**Si è ritenuto di introdurre i principi come pilastri dell'interpretazione delle norme anche riformulando disposizioni presenti nel codice vigente. Le precise norme di comportamento sono poi state inserite nel titolo II.**

connessi alle caratteristiche costruttive delle strade, alle condizioni di traffico e di visibilità, nonché alle ulteriori condizioni atmosferiche destinate ad incidere sulla circolazione. Il rispetto del principio di adeguatezza impone una adeguata ponderazione delle caratteristiche costruttive e della velocità di marcia del veicolo, al fine di prevenirne le possibili ricadute negative in termini di esposizione individuale al rischio e lesività sui terzi. Nel conformare la propria condotta al principio di adeguatezza, i conducenti dei veicoli assicurano una piena e consapevole considerazione delle proprie capacità psico-fisiche di controllo del mezzo e di reazione ad eventi prevedibili con l'ordinaria diligenza.	caratteristiche, allo stato ed al carico del veicolo stesso, alle caratteristiche e alle condizioni della strada e del traffico e ad ogni altra circostanza di qualsiasi natura, sia evitato ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose ed ogni altra causa di disordine per la circolazione. 2. Il conducente deve sempre conservare il controllo del proprio veicolo ed essere in grado di compiere tutte le manovre necessarie in condizione di sicurezza, specialmente l'arresto tempestivo del veicolo entro i limiti del suo campo di visibilità e dinanzi a qualsiasi ostacolo prevedibile.	
3. I conducenti e i proprietari di veicoli assicurano che la sosta e la fermata siano effettuate nel rispetto delle norme del presente codice, in modo da non arrecare danno o intralcio alle esigenze di ordinata circolazione, di preservare la piena fruibilità delle strade anche da parte dei soggetti con ridotta mobilità, di evitare qualsiasi impatto sull'ordine pubblico e sul decoro urbano.	**Art. 157** 5. Nelle zone di sosta all'uopo predisposte i veicoli devono essere collocati nel modo prescritto dalla segnaletica. 7. È fatto divieto a chiunque di aprire le porte di un veicolo, di discendere dallo stesso, nonché di lasciare aperte le porte, senza essersi assicurato che ciò non costituisca pericolo o intralcio per gli altri utenti della strada. **Art. 158** 4. Durante la sosta e la fermata il conducente deve adottare le opportune cautele atte a evitare incidenti ed impedire l'uso del veicolo senza il suo consenso.	
4. I pedoni adeguano la circolazione su strada al rispetto delle regole del presente codice, evitando, nelle aree non esclusivamente loro riservate, attraversamenti non conformi alla segnaletica, nonché comportamenti idonei ad alterare le condizioni ordinarie della circolazione, al fine di evitare l'esposizione individuale al rischio e prevenire sinistri. Nell'orientare i propri comportamenti ai principi di adeguatezza della condotta di cui al primo periodo, i pedoni considerano in particolare i fattori situazionali di cui al comma 2, primo periodo.	**Art. 190** 1. I pedoni devono circolare sui marciapiedi, sulle banchine, sui viali e sugli altri spazi per essi predisposti; qualora questi manchino, siano ingombri, interrotti o insufficienti, devono circolare sul margine della carreggiata opposto al senso di marcia dei veicoli in modo da causare il minimo intralcio possibile alla circolazione. (*omissis*) 2. I pedoni, per attraversare la carreggiata, devono servirsi degli attraversamenti pedonali, dei	

	sottopassaggi e dei soprapassaggi. Quando questi non esistono, o distano più di cento metri dal punto di attraversamento, i pedoni possono attraversare la carreggiata solo in senso perpendicolare, con l'attenzione necessaria ad evitare situazioni di pericolo per sé o per altri. (*omissis*)	
Articolo 6 *Del principio di solidarietà sociale* 1. In ogni situazione di pericolo nell'utilizzo della strada o in ogni circostanza di ingombro della circolazione destinate a ripercuotersi sulle condizioni di sicurezza stradale o a compromettere la vita e l'incolumità delle persone, l'utente della strada ha l'obbligo di porre in essere ogni azione possibile per rimuovere immediatamente la causa del pericolo o dell'ingombro, comunque ricollegabile al suo comportamento. 2. In ragione dei doveri di solidarietà sociale, l'utente della strada è tenuto a prestare cure, aiuto e soccorso a coloro che, nella circolazione su strada, si trovano, anche per fatti al medesimo non imputabili, in situazioni di bisogno o di difficoltà.	**Nuova introduzione** **Art. 161** 1. Nel caso di ingombro della carreggiata per avaria del veicolo, per caduta del carico o per qualsiasi altra causa, il conducente, al fine di evitare ogni pericolo per il traffico sopraggiungente, deve sollecitamente rendere libero per quanto possibile il transito provvedendo a rimuovere l'ingombro e a spingere il veicolo fuori della carreggiata o, se ciò non è possibile, a collocarlo sul margine destro della carreggiata e parallelamente all'asse di essa. 2. Chiunque non abbia potuto evitare la caduta o lo spargimento di materie viscide, infiammabili o comunque atte a creare pericolo o intralcio alla circolazione deve provvedere immediatamente ad adottare le cautele necessarie per rendere sicura la circolazione e libero il transito. **Art. 141** 1. Gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale. **Art. 189** 1. L'utente della strada, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento, ha l'obbligo di fermarsi e di prestare l'assistenza occorrente a coloro	**Si è ritenuto di introdurre i principi come pilastri dell'interpretazione delle norme anche riformulando disposizioni presenti nel codice vigente. Le precise norme di comportamento sono poi state inserite nel titolo II.**

	che, eventualmente, abbiano subito danno alla persona.	
Articolo 7 *Dei principi di sostenibilità e neutralità tecnologica* 1. Al fine di contemperare il principio di libera circolazione con la tutela della salute individuale e collettiva e con la tutela dell'ambiente, le disposizioni del presente codice sono informate ad obiettivi di sostenibilità economica, sociale ed ambientale della mobilità, consistenti nel miglioramento degli indicatori di qualità della circolazione in termini di densità del traffico veicolare e congestionamenti, tempi medi di percorrenza, con particolare riguardo alle aree urbane e agli orari critici, emissioni inquinanti, accessibilità per l'utenza vulnerabile. Il presente codice promuove gli obiettivi di cui al primo periodo anche attraverso l'utilizzo razionale delle infrastrutture di connessione, l'ottimizzazione della fluidità del traffico, la promozione della mobilità pedonale, collettiva e con veicoli non inquinanti. 2. Ai fini di cui al presente articolo, il codice riconosce e promuove le innovazioni tecniche e tecnologiche idonee a promuovere migliori condizioni di mobilità a favore degli utenti e a ridurre l'impatto della circolazione sulla popolazione e sull'ambiente nel rispetto del principio di neutralità tecnologica, inteso come regola di indifferenza tra innovazioni tecniche o tecnologiche idonee a produrre risultati equivalenti in termini di rapporto costi e benefici.	**Nuova introduzione** **Art. 1** 2. *(omissis)* Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai princìpi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione; di promuovere l'uso dei velocipedi.	**Si è ritenuto di introdurre i principi come pilastri dell'interpretazione delle norme anche riformulando disposizioni presenti nel codice vigente. Le precise norme di comportamento sono poi state inserite nel titolo II.**
Articolo 8 *Sulla cultura della sicurezza stradale* 1. Le disposizioni del presente codice sono finalizzate a promuovere una cultura della sicurezza stradale fondata sul corretto uso della strada, sulla consapevolezza e prevenzione dei rischi derivanti dalla circolazione su strada, sul rispetto dei diritti dei terzi, sulla tutela di tutti gli utenti, con particolare riferimento a quelli vulnerabili, sulla collaborazione con gli organi di polizia stradale nel promuovere e ripristinare la regolarità della circolazione,	**Art. 1** 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. 2. *(omissis)* Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai princìpi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, perseguendo gli obiettivi: di	

nell'identificare le cause dei sinistri, nell'accertare le relative responsabilità. 2. La promozione e la diffusione della cultura del corretto uso della strada e della sicurezza stradale costituisce un obiettivo cui concorrono tutti i soggetti e gli enti, pubblici e privati, compresi gli enti del Terzo settore, che perseguono finalità pubbliche, civiche, solidaristiche o di utilità sociali connesse alle materie disciplinate dal presente codice. Le attività di promozione culturale di cui al presente articolo si rivolgono a tutti gli utenti della strada, con particolare riferimento ai giovani e agli studenti.	ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione; di promuovere l'uso dei velocipedi.	
Articolo 9 *Sull'educazione alla sicurezza stradale* 1. Agli obiettivi di promozione e diffusione della cultura del corretto uso della strada e della sicurezza stradale di cui all'articolo 8 rivolti ai giovani concorrono i progetti educativi e formativi promossi dal Ministero dell'istruzione e del merito, in collaborazione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con gli enti e amministrazioni di cui al Titolo I – Capo II, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, anche in collaborazione con l'Automobile Club d'Italia. Tali progetti, corredati dal relativo piano finanziario, da svolgere come attività formative ed educative nelle istituzioni del sistema nazionale di istruzione, sono finalizzati, in particolare, a promuovere e favorire la formazione dei giovani sui principi di sicurezza stradale, sulle regole in materia di corretto utilizzo delle strade e della relativa segnaletica, sulla condotta dei veicoli, sul comportamento degli utenti, con particolare riferimento all'informazione sui rischi conseguenti all'assunzione di sostanze psicotrope, stupefacenti e di bevande alcoliche e all'utilizzo dei dispositivi di comunicazione di cui all'articolo 70, comma 1, nonché a promuovere la conoscenza dei mezzi di trasporto utili a favorire una mobilità sostenibile. Nel rispetto dell'autonomia scolastica il Ministero dell'istruzione e del merito definisce le modalità di attuazione dei progetti di cui al presente comma.	**Art. 230** 1. Allo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e di sicurezza del traffico e della circolazione, nonché per promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, con proprio decreto, da emanare di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dell'interno e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, avvalendosi dell'Automobile Club d'Italia, predispone appositi programmi, corredati dal relativo piano finanziario, da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, ivi compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne, che concernano la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento all'uso della bicicletta, e delle regole di comportamento degli utenti, con particolare riferimento all'informazione sui rischi conseguenti all'assunzione di sostanze psicotrope, stupefacenti e di bevande alcoliche.	**Si introduce l'obbligo di integrare l'educazione stradale nell'insegnamento dell'educazione civica (Legge 92/2019) e la responsabilità diretta delle scuole superiori nell'organizzare i relativi corsi extracurricolari. Inoltre, si prevede la formazione specifica per il personale docente e formalizza la facoltà per le scuole di stipulare convenzioni con gli enti locali per finanziare tali progetti tramite i proventi delle sanzioni stradali.**

2. Nell'ambito della loro autonomia, le istituzioni scolastiche del sistema nazionale di istruzione possono individuare, nel piano triennale dell'offerta formativa, le attività aventi ad oggetto gli obiettivi di cui al comma 1 in coerenza con le disposizioni in materia di insegnamento trasversale di educazione civica di cui alla legge 20 agosto 2019, n. 92 e con le relative linee guida. Le istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado organizzano i corsi extracurricolari di educazione stradale di cui all'articolo 136, comma 12. 3. Le istituzioni scolastiche provvedono agli oneri derivanti dalle attività formative ed educative di cui ai commi 1 e 2 nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio, nonché attraverso le risorse derivanti dai proventi a tal fine destinati dall'articolo 291, comma 7. Resta ferma la facoltà per le istituzioni scolastiche di stipulare apposite convenzioni con gli enti di cui all'articolo 148 per disciplinare lo svolgimento in collaborazione delle predette attività formative ed educative, nell'ambito delle risorse previste a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.	2. Il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, con propria ordinanza, disciplina le modalità di svolgimento dei predetti programmi nelle scuole, anche con l'ausilio degli appartenenti ai corpi di polizia municipale, nonché di personale esperto appartenente alle predette istituzioni pubbliche e private; l'ordinanza può prevedere l'istituzione di appositi corsi per i docenti che collaborano all'attuazione dei programmi stessi. Le spese eventualmente occorrenti sono reperite nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio delle amministrazioni medesime.	
Articolo 10 *Sul metodo della pianificazione* 1. Lo Stato, le regioni, le province e i comuni concorrono agli obiettivi di promozione della sicurezza stradale, di riduzione del numero e degli effetti dei sinistri stradali, di tutela degli utenti vulnerabili, tenuto conto anche degli obiettivi e indirizzi della Commissione europea, attraverso l'adozione di strumenti di pianificazione, adottati nel rispetto delle disposizioni del presente articolo. 2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce il Piano nazionale per la sicurezza stradale ai sensi dell'articolo 32 della legge 17 maggio 1999, n. 144. Il Piano è approvato dal Comitato per l'indirizzo ed il coordinamento delle attività connesse alla sicurezza stradale di cui all'articolo 46 della legge 29 luglio 2010, n. 120. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti verifica ogni tre anni lo stato di attuazione del Piano e, ove necessario, il Comitato di cui al primo periodo provvede al suo aggiornamento.	**Art. 1** 3. Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione agli obiettivi ed agli indirizzi della Commissione europea, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce il Piano nazionale per la sicurezza stradale.	**La formulazione del comma 2 è finalizzata ad armonizzare il codice con le pertinenti ed analoghe previsioni della legge n. 144 del 1999, in particolare con i commi 1, 3 e 6 dell'art. 32**

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto, di concerto con i Ministri dell'interno, dell'istruzione e del merito e della salute, definisce gli indirizzi generali del Piano e le linee guida attuative, da sottoporre al parere delle competenti Commissioni parlamentari, anche ai fini della determinazione dei costi e della loro ripartizione. Il Piano è attuato attraverso programmi triennali predisposti dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, approvati dal Comitato di cui al secondo periodo.		**della citata legge (che sono, conseguentemente abrogati) nonché per evidenti esigenze di coordinamento con la previsione relativa al Comitato introdotto con l'art. 46 della legge n. 120 del 2010.**
3. Ciascuna regione predispone e aggiorna l'elenco dei comuni tenuti all'adozione del piano urbano del traffico, quale strumento di coordinamento e di ottimizzazione degli interventi volti a migliorare le condizioni della circolazione stradale per gli utenti della strada e per i veicoli. L'elenco è pubblicato, a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana. Sono inclusi nell'elenco di cui al primo periodo: a) i comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti; b) i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti che registrano, anche in determinati periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica ovvero risultano interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o sono, comunque, interessati da problemi di congestione della circolazione stradale.	**Art 36** 1. Ai comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico. 2. All'obbligo di cui al comma 1 sono tenuti ad adempiere i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti, i quali registrino, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale. L'elenco dei comuni interessati viene predisposto dalla regione e pubblicato, a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.	**La riformulazione è finalizzata a precisare che le Regioni (che hanno già provveduto a predisporre l'elenco) sono tenute, altresì, al relativo aggiornamento**
4. I piani del traffico di cui al comma 3 sono predisposti nel rispetto delle direttive emanate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica.	6. La redazione dei piani di traffico deve essere predisposta nel rispetto delle direttive emanate, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio *(omissis)*	
I predetti piani sono finalizzati al miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, alla riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed al risparmio energetico.	4. I piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della	

Gli stessi sono adottati in coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e stabiliscono le priorità e i tempi di attuazione degli interventi.	sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi.	
Ai fini di cui ai commi 1 e 2, i soggetti di cui all'articolo 34, comma 3, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, convocano una conferenza tra i rappresentanti delle amministrazioni interessate.	7. Per il perseguimento dei fini di cui ai commi 1 e 2 e anche per consentire l'integrale attuazione di quanto previsto dal comma 3, le autorità indicate dall'art. 27, comma 3, della legge 8 giugno 1990, n. 142, convocano una conferenza tra i rappresentanti delle amministrazioni, anche statali, interessate.	
L'incarico per la redazione dei piani di traffico è conferito preferibilmente a tecnici specializzati in servizio presso le amministrazioni interessate ovvero, in caso di accertata carenza di personale qualificato, a professionisti iscritti agli albi degli ingegneri o degli architetti con comprovata esperienza nel settore.	8. È istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'albo degli esperti in materia di piani di traffico, formato mediante concorso biennale per titoli. Il bando di concorso è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica. 9. A partire dalla data di formazione dell'albo degli esperti di cui al comma 8 è fatto obbligo di conferire l'incarico della redazione dei piani di traffico, oltre che a tecnici specializzati appartenenti al proprio Ufficio tecnico del traffico, agli esperti specializzati inclusi nell'albo stesso.	**È stato eliminato l'obbligo di istituire l'albo e previsto che i professionisti possono essere reperiti anche ricorrendo agli albi professionali di ingegneri e architetti.**
5. Il piano urbano del traffico prevede l'utilizzo di sistemi tecnologici e digitali di rilevazione e controllo del traffico, di monitoraggio dei tempi di percorrenza e gestione della sosta, finalizzati ad ottimizzare, anche mediante l'utilizzo di strumenti di ultima generazione, la regolazione automatica dei flussi veicolari.	4 *(omissis)* Il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire.	**Interventi di drafting normativo e adeguamento linguistico**

Il piano urbano del traffico è adeguato agli obiettivi generali della programmazione economico-sociale e territoriale fissati dalla regione ai sensi dell'articolo 5, comma 4, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 o dai PUMS, laddove previsti. I comuni aggiornano il piano urbano del traffico ogni due anni e, in ogni caso, in occasione dell'adozione o dell'aggiornamento del PUMS, laddove previsto. Il sindaco è tenuto a darne comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'inserimento nel sistema informativo previsto dall'Archivio nazionale delle strade.	5. Il piano urbano del traffico viene aggiornato ogni due anni. Il sindaco o il sindaco metropolitano, ove ricorrano le condizioni di cui al comma 3, sono tenuti a darne comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'inserimento nel sistema informativo previsto dall'art. 226 comma 2.	**La riformulazione è finalizzata a prevedere l'aggiornamento del PUT in occasione dell'adozione o dell'aggiornamento del PUMS, laddove quest'ultimo sia previsto**
6. Le città metropolitane, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, nonché i nodi urbani della rete TEN-T non soggetti alla competenza territoriale delle città metropolitane adottano il Piano urbano di mobilità sostenibile (PUMS) quale strumento di pianificazione strategica finalizzato a sviluppare una visione di sistema della mobilità in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, non inferiore ai dieci anni. Per gli enti di cui al primo periodo, il piano urbano del traffico costituisce piano di settore del PUMS. In caso di mancata adozione del PUMS da parte del Comune capoluogo di provincia, le province possono provvedere all'adozione di piani del traffico per la viabilità extraurbana d'intesa con gli altri enti proprietari delle strade interessate.	3. Le province provvedono, all'adozione di piani del traffico per la viabilità extraurbana d'intesa con gli altri enti proprietari delle strade interessate. La legge regionale può prevedere, ai sensi dell'art. 19 della legge 8 giugno 1990, n. 142, che alla redazione del piano urbano del traffico delle aree, indicate all'art. 17 della stessa, provvedano gli organi della città metropolitana.	**La riformulazione del comma 3, dell'articolo 36 del vigente codice della strada, è finalizzata a recepire le modifiche richieste in sede di consultazione, chiarendo, nel contempo, i rapporti tra i due strumenti di pianificazione a disposizione degli enti locali: i PUT ed i PUMS. I primi sono strumenti tecnico-operativi di breve periodo, finalizzati alla gestione dell'esistente e al miglioramento della circolazione stradale, con particolare attenzione alla sicurezza di pedoni, ciclisti, veicoli pubblici e privati su gomma; i secondi sono strumenti di pianificazione strategica a medio-lungo termine finalizzati ad integrare ed ampliare le alternative previste dai piani urbanistici di riferimento, con l'obiettivo di definire le**

		modalità di trasporto in un'ottica di mobilità sostenibile, economica e sociale. Si tenga conto, inoltre, che i PUMS sono stati istituiti successivamente all'entrata in vigore del Codice del 1992. **Dai dati del MIT risulta che sono 45 i Comuni sopra i 10.000 abitanti coinvolti e che in più di 30 anni risultano adottati solo 2 piani del traffico per la viabilità extraurbana: Provincia di Brescia e Provincia di Novara** **Va evidenziato che molte Province hanno affrontato la pianificazione della mobilità e della rete viaria extraurbana attraverso strumenti diversi (Piani territoriali provinciali, Piani della mobilità, PUMS di area vasta, Piani della viabilità, ecc.), senza necessariamente pubblicare un documento denominato formalmente "PTVE".**
Articolo 11 *Sulle banche dati per le strade, i veicoli e i conducenti* 1. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono istituiti: a) l'archivio nazionale delle strade (ANS); b) l'archivio nazionale dei veicoli (ANV);	**Art. 225** 1. Ai fini della sicurezza stradale e per rendere possibile l'acquisizione dei dati inerenti allo stato delle strade, dei veicoli e degli utenti e dei relativi mutamenti, sono istituiti:	**La disciplina attuativa dei registri di cui al comma 1, lettere a), b) e c) del redigendo codice è contenuta**

c) l'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, che include anche i dati relativi ai sinistri e alle violazioni del presente codice; d) l'archivio dei titolari di patente rilasciata da uno Stato estero. 2. L'archivio di cui al comma 1, lettera a) comprende l'elenco delle strade, distinte per categorie, comprensivo dei dati relativi allo stato tecnico e giuridico della strada, al traffico veicolare, ai sinistri e allo stato di percorribilità anche da parte dei veicoli classificati mezzi d'opera, nonché dei veicoli che eccedono i limiti di massa. I dati sono trasmessi dagli enti proprietari ovvero, per le strade in concessione, da ANAS S.p.a. e dalle società concessionarie di settore. Le modalità di formazione e aggiornamento delle sezioni dell'archivio, nonché di trasmissione e pubblicazione dei dati sono definite con apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	a) presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un archivio nazionale delle strade; b) presso il Dipartimento per i trasporti terrestri un archivio nazionale dei veicoli; c) presso il Dipartimento per i trasporti terrestri un'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, che include anche incidenti e violazioni. **Art. 6-ter DL 151/2003 convertito con modificazioni dalla Legge 1° agosto 2003, n. 214** (Disposizioni concernenti i titolari di patente rilasciata da uno Stato estero) **1-2** *(omissis)* **3.** Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il registro degli abilitati alla guida di nazionalità straniera, al fine di rendere omogenea l'applicazione delle norme e delle sanzioni previste dal presente decreto. **Art. 226** 1. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito l'archivio nazionale delle strade, che comprende tutte le strade distinte per categorie, come indicato nell'art. 2. 2. Nell'archivio nazionale, per ogni strada, devono essere indicati i dati relativi allo stato tecnico e giuridico della strada, al traffico veicolare, agli incidenti e allo stato di percorribilità anche da parte dei veicoli classificati mezzi d'opera ai sensi dell'art. 54, comma 1, lettera n), che eccedono i limiti di massa stabiliti nell'art. 62 e nel rispetto dei limiti di massa stabiliti nell'art. 10, comma 8. 3. La raccolta dei dati avviene attraverso gli enti proprietari della strada *(omissis)*	**nel Reg. Es. Cds ma, trattandosi di modalità di tenuta e gestione di dati la stessa può essere definita con atto amministrativo generale, anche in considerazione dell'avvenuta istituzione e operatività del registro.**

3. L'archivio di cui al comma 1, lettera b), contiene i dati relativi ai veicoli. Per ciascun veicolo sono indicati i dati relativi alle caratteristiche di costruzione e di identificazione e relative variazioni, ai documenti di circolazione e relativi aggiornamenti, ai sinistri in cui lo stesso è stato coinvolto. L'archivio è gestito in modalità digitale ed è alimentato e aggiornato con i dati raccolti dal competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dagli organi di polizia stradale, dalle compagnie di assicurazione e dagli sportelli telematici per l'automobilista.	5. Presso il Dipartimento per i trasporti terrestri è istituito l'archivio nazionale dei veicoli contenente i dati relativi ai veicoli di cui all'art. 47, comma 1, lettere e), f), g), h), i), l), m) e n). 6. Nell'archivio nazionale per ogni veicolo devono essere indicati i dati relativi alle caratteristiche di costruzione e di identificazione, all'emanazione della carta di circolazione e a tutte le successive vicende tecniche e giuridiche del veicolo, agli incidenti in cui il veicolo sia stato coinvolto. (*omissis*) 7. L'archivio è completamente informatizzato; è popolato ed aggiornato con i dati raccolti dal Dipartimento per i trasporti terrestri, dagli organi addetti all'espletamento dei servizi di polizia stradale di cui all'art. 12, dalle compagnie di assicurazione, che sono tenuti a trasmettere i dati, con le modalità e nei tempi di cui al regolamento, al C.E.D. del Dipartimento per i trasporti terrestri.	
In caso di trasferimento di residenza delle persone fisiche intestatarie di documenti di circolazione, i comuni comunicano tempestivamente all'ufficio competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la registrazione definitiva della mutazione anagrafica per il tramite dell'anagrafe nazionale della popolazione residente (ANPR). Le persone giuridiche intestatarie di documenti di circolazione richiedono l'aggiornamento dell'ANV entro trenta giorni dal trasferimento della propria sede mediante apposita istanza, rivolta al competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche mediante uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, abilitati al collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento stesso.	**Art. 97, comma 3-bis** 3 -bis. In caso di trasferimento di residenza delle persone fisiche intestatarie di certificati di circolazione, l'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile procede all'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli (ANV), di cui agli articoli 225 e 226. A tal fine, i comuni danno notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza per il tramite dell'anagrafe nazionale della popolazione residente (ANPR) non appena eseguita la registrazione della variazione anagrafica. In caso di trasferimento della sede delle persone giuridiche intestatarie di certificati di circolazione, l'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli è richiesto dalle medesime persone giuridiche all'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile o a uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, abilitati al collegamento telematico con il centro elaborazione dati del	

	Dipartimento stesso entro trenta giorni dal trasferimento. **Art. 226** 8. Nel regolamento sono specificate le sezioni componenti l'archivio nazionale dei veicoli.	
Le pubbliche amministrazioni, di cui all'articolo 1, comma 2 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, accedono alle informazioni contenute nella banca dati dell'ANV, affidata in concessione alla Direzione generale della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto dell'articolo 50, commi 1 e 2 del Codice dell'amministrazione digitale di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, per le seguenti finalità: a) pubblicazione, mediante interoperabilità, dei dati dell'ANV sulla Piattaforma Digitale Nazionale Dati (PDND) di cui all'articolo 50-ter del decreto legislativo n. 82 del 2005; b) accesso a servizi ed elaborazioni di dati non disponibili sulla Piattaforma Digitale Nazionale Dati previa stipula, a titolo oneroso, di apposita convenzione con la Direzione generale della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	**Nuova introduzione**	**La disposizione è introdotta per adeguare l'Archivio nazionale dei veicoli ai principi di interoperabilità e condivisione dei dati tra pubbliche amministrazioni previsti dal Codice dell'amministrazione digitale, disciplinando sia l'accesso tramite la PDND sia l'erogazione di servizi specialistici della Motorizzazione non disponibili sulla piattaforma.**
4. L'anagrafe di cui al comma 1, lettera c) indica, per ogni conducente, i dati relativi: a) al procedimento di rilascio della patente e a tutti i procedimenti successivi relativi al titolo abilitativo; b) alle violazioni previste dal presente codice e dalla legge 6 giugno 1974, n. 298 che comportano l'applicazione delle sanzioni accessorie; c) alle infrazioni commesse alla guida di un determinato veicolo, che comportano decurtazione del punteggio;	**Art. 226** 10. Presso il Dipartimento per i trasporti terrestri è istituita l'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida ai fini della sicurezza stradale. 11. Nell'anagrafe nazionale devono essere indicati, per ogni conducente, i dati relativi al procedimento di rilascio della patente, nonché a tutti i procedimenti successivi, come quelli di rinnovo, di revisione, di sospensione, di revoca, nonché i dati relativi alle violazioni previste dal presente codice e dalla legge 6 giugno 1974, n. 298 che comportano l'applicazione delle sanzioni accessorie e alle	

d) ai sinistri verificatisi durante la circolazione e alle relative sanzioni comminate. 5. L'anagrafe di cui al comma 4 è informatizzata ed è alimentata e aggiornata con i dati raccolti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle comunicazioni delle prefetture, delle compagnie di assicurazione e degli sportelli telematici per l'automobilista.	infrazioni commesse alla guida di un determinato veicolo, che comportano decurtazione del punteggio di cui all'articolo 126bis, agli incidenti che si siano verificati durante la circolazione ed alle sanzioni comminate. 12. L'anagrafe nazionale è completamente informatizzata*; (omissis).*	
6. L'archivio di cui al comma 1, lettera d), comprende i dati dei titolari di patenti rilasciate da uno Stato estero che hanno commesso violazioni in Italia, nonché i provvedimenti relativi ai divieti di guida a loro carico, alle infrazioni commesse alla guida di un determinato veicolo che comportano sanzioni accessorie e ai sinistri che si sono verificati durante la circolazione, con le relative sanzioni comminate. L'archivio è informatizzato ed è alimentato e aggiornato con i dati raccolti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base delle comunicazioni delle prefetture, delle compagnie di assicurazione e degli sportelli telematici per l'automobilista. I contenuti, le modalità di impianto, di tenuta, di aggiornamento, di accesso, nonché di trasmissione dei dati sono definiti con apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	**Art. 6-ter DL 151/2003 convertito con modificazioni dalla Legge 1° agosto 2003, n. 214** (Disposizioni concernenti i titolari di patente rilasciata da uno Stato estero) 1. Per i titolari di patente rilasciata da uno Stato estero, che commettono sul territorio italiano violazioni di norme del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è istituita presso il Centro elaborazione dati (CED) del Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una banca dati che è progressivamente alimentata con i dati anagrafici dei conducenti che hanno commesso le infrazioni, associando a ciascuno di essi i punti di penalizzazione secondo le modalità previste dal medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992. Le infrazioni sono comunicate allo stesso CED dagli organi di polizia di cui all'articolo 12 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992.	**La disciplina è stata inserita *ex novo*, in analogia con quanto previsto per gli altri registri, posto che l'inserimento di tale nuovo archivio è stato successivo all'emanazione del Reg. Es. Cds. Di fatto presso il CED del MIT l'archivio è istituito e operativo**
7. Nell'ambito del sistema viario, gli enti proprietari delle strade installano dispositivi di monitoraggio per il rilevamento della circolazione nei luoghi in cui l'installazione risulti più opportuna, tenuto conto della legislazione europea e delle direttive del	**Art. 227** 1. Nell'ambito dell'intero sistema viario devono essere installati dispositivi di monitoraggio per il rilevamento della circolazione, i cui dati sono destinati alla costituzione e all'aggiornamento	

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I dati registrati dai dispositivi di cui al primo periodo sono destinati alla formazione e all'aggiornamento dell'archivio nazionale delle strade di cui al comma 1, lettera a), nonché all'individuazione dei punti di maggiore congestione del traffico. 8. Gli enti proprietari delle strade possono installare dispositivi per il rilevamento dell'inquinamento acustico e atmosferico, in conformità alle direttive impartite dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la rilevazione atmosferica. La custodia e la manutenzione di tali dispositivi spettano all'ente proprietario della strada. Gli enti proprietari delle strade trasmettono, con cadenza mensile, all'archivio nazionale delle strade e al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica i dati raccolti dai dispositivi di cui al primo periodo.	dell'archivio nazionale delle strade di cui all'art. 226, comma 1, e per la individuazione dei punti di maggiore congestione del traffico. 2. Gli enti proprietari delle strade sono tenuti ad installare i dispositivi di cui al comma 1 e contestualmente, ove ritenuto necessario, quelli per il rilevamento dell'inquinamento acustico e atmosferico, in conformità, per tali ultimi, alle direttive impartite dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. **Art. 404 Reg. esec.** 3. Per i dispositivi per il rilevamento dell'inquinamento acustico ed atmosferico, di cui all'art. 227, comma 2, del codice, l'ente proprietario è tenuto ad osservare le direttive impartite dal Ministero dell'ambiente, sentito il Ministero dei lavori pubblici. In esse sono indicati i luoghi in cui, per ogni strada, i dispositivi devono essere eventualmente impiantati, le modalità di installazione e di funzionamento dei medesimi. Per l'installazione si osservano i termini di cui all'art. 239, comma 2, del codice. L'ente proprietario della strada è tenuto mensilmente ad inviare i dati raccolti all'archivio nazionale delle strade di cui all'art. 226 del codice e al Ministero dell'ambiente, secondo le modalità che saranno stabilite di concerto dal Ministero dei lavori pubblici e dal Ministero dell'ambiente.	
Articolo 12 *Registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto* 1. È istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il registro delle agenzie telematiche per le imprese che erogano	**L. n. 177 del 2024** **Art. 6** *Istituzione del registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto*	

prestazioni professionali di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (REAT), che reca l'elenco dei soggetti abilitati ad utilizzare le procedure telematiche per l'erogazione delle prestazioni professionali di cui all'articolo 1 della legge 8 agosto 1991, n. 264.	1. È istituito, presso la Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il registro delle agenzie telematiche per le imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto ai sensi della legge 8 agosto 1991, n. 264.	
L'attività di consulenza di cui al primo periodo riguarda anche le operazioni di motorizzazione indicate dall'articolo 3, Capo II, dell'Allegato I.2, di cui all'articolo 15, comma 7, nonché gli adempimenti ad esse connessi relativi alla circolazione di veicoli e di natanti a motore effettuate a titolo oneroso dalle agenzie telematiche su istanza del soggetto interessato.	**Legge n. 264 del 1991** **Art. 1** 1. Ai fini della presente legge, per attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto si intende lo svolgimento di compiti di consulenza e di assistenza nonché di adempimenti, come specificati nella tabella A allegata alla presente legge e comunque ad essi connessi, relativi alla circolazione di veicoli e di natanti a motore, effettuato a titolo oneroso per incarico di qualunque soggetto interessato.	
2. L'iscrizione nel registro avviene nel rispetto dei requisiti e secondo le modalità previsti con regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sentite le organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese di consulenza. L'iscrizione nel registro costituisce condizione necessaria per il rilascio delle credenziali di accesso ai sistemi informativi automatizzati della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e per l'utilizzo operativo dei medesimi.	**L. n. 177 del 2024** **Art. 6** *Istituzione del registro delle agenzie telematiche per le imprese di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto* 2. L'iscrizione dell'impresa nel registro delle agenzie telematiche è soggetta a conferma di validità ogni due anni e costituisce condizione necessaria per il rilascio delle credenziali di accesso ai sistemi informativi automatizzati della Direzione generale per la motorizzazione.	
3. Con il decreto di cui al comma 2 sono, altresì, definiti: a) le modalità e i termini di presentazione della domanda di iscrizione e della domanda di conferma della validità dell'iscrizione;	3. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definiti la modalità e i termini per l'iscrizione nel registro delle agenzie telematiche nonché i programmi dei	

b) i massimali e i contenuti necessari della copertura assicurativa per responsabilità civile contro i rischi derivanti dall'esercizio dell'attività professionale di cui le imprese devono essere in possesso; c) i programmi dei corsi di formazione, erogati dalle associazioni di categoria accreditate come maggiormente rappresentative delle imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto ovvero dai soggetti accreditati dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano, che il titolare dell'impresa deve dimostrare di aver frequentato ai fini dell'iscrizione e della conferma; d) i casi di revoca e di cancellazione dell'iscrizione. 4. All'istituzione e gestione del registro delle agenzie telematiche di cui al comma 1 si provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.	corsi di formazione che il titolare dell'impresa deve dimostrare di aver frequentato in sede di richiesta della conferma di validità dell'iscrizione. Con lo stesso decreto sono determinati i casi di revoca o di cancellazione dell'iscrizione. 4. I corsi di formazione e di aggiornamento sono organizzati dalle associazioni di categoria accreditate come maggiormente rappresentative delle imprese che erogano prestazioni professionali di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto o dai soggetti accreditati dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano. 5. All'istituzione e alla gestione del registro delle agenzie telematiche di cui al comma 1 si provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.	
Articolo 13 *Norme di rinvio* 1. Per quanto non espressamente previsto nel codice si applicano: a) le disposizioni in materia di applicazione delle sanzioni amministrative di cui alla legge 24 novembre 1981, n.689; b) le disposizioni sul procedimento amministrativo di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 241; c) ai fini del recepimento delle direttive comunitarie nelle materie disciplinate dal presente codice, l'articolo 35, comma 3, della legge 24 dicembre 2012, n. 234. 2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato ad adeguare, con propri decreti, le disposizioni degli allegati alle direttive comunitarie ed agli accordi internazionali in materia nonché le norme regolamentari relative alla segnaletica.	**Nuovo inserimento**	**La disposizione è finalizzata a definire la disciplina applicabile, in via residuale e di coordinamento, alle materie non espressamente regolate dal Codice, mediante il rinvio alla normativa generale in materia di sanzioni amministrative, procedimento amministrativo e recepimento delle direttive dell'Unione europea. È inoltre attribuito al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il potere di adeguare, con propri decreti,**

		gli allegati e le norme regolamentari relative alla segnaletica alle direttive dell'Unione europea e agli accordi internazionali in materia.

CAPO II - DELLE COMPETENZE

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	Note
Articolo 14 *Del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti* 1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è competente ad impartire direttive per l'organizzazione e la regolamentazione della circolazione e della relativa segnaletica stradale su tutte le strade. Per l'esercizio di tali funzioni, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti: a) predispone annualmente un programma informativo sulla sicurezza stradale, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti, alle quali riferisce sui risultati ottenuti; b) stabilisce i criteri per la pianificazione del traffico cui devono attenersi gli enti proprietari delle strade;	**Art 35** 1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è competente ad impartire direttive per l'organizzazione della circolazione e della relativa segnaletica stradale, sentito il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio per gli aspetti di sua competenza, su tutte le strade. (*omissis*) **Art 230** 2-bis. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti predispone annualmente un programma informativo sulla sicurezza stradale, sottoponendolo al parere delle Commissioni parlamentari competenti alle quali riferisce sui risultati ottenuti. **Art 35** 1. *(omissis)* Stabilisce, inoltre, i criteri per la pianificazione del traffico cui devono attenersi gli enti proprietari delle strade, coordinando questi ultimi nei casi e nei modi previsti dal regolamento e, comunque, ove si renda necessario. **Art. 5**	

c) può impartire ai prefetti e agli enti proprietari delle strade direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione, nel rispetto dei principi fissati all'articolo 2;	1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può impartire ai prefetti e agli enti proprietari delle strade le direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione sulle strade di cui all'art. 2	
d) può impartire direttive sulla fissazione di limiti di velocità inferiori o superiori a quelli fissati ai sensi dell'articolo 50 e adottare i provvedimenti sostitutivi di cui all'articolo 19, comma 5, avverso i provvedimenti degli enti proprietari delle strade contrari alle medesime direttive;	**Art. 142** 2. Entro i limiti massimi suddetti, gli enti proprietari della strada possono fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e limiti di velocità massimi, diversi da quelli fissati al comma 1, in determinate strade e tratti di strada quando l'applicazione al caso concreto dei criteri indicati nel comma 1 renda opportuna la determinazione di limiti diversi, seguendo le direttive che saranno impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. (*omissis*) Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può modificare i provvedimenti presi dagli enti proprietari della strada, quando siano contrari alle proprie direttive e comunque contrastanti con i criteri di cui al comma 1.	
e) può disporre l'imposizione di limiti di velocità in caso di inadempimento dell'ente proprietario della strada, provvedendo direttamente all'esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti dell'ente proprietario;	Lo stesso Ministro può anche disporre l'imposizione di limiti, ove non vi abbia provveduto l'ente proprietario; in caso di mancato adempimento, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può procedere direttamente alla esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti dell'ente proprietario	
f) definisce, con proprio decreto, nel rispetto della normativa europea e internazionale, criteri uniformi sulla collocazione della segnaletica stradale sull'intero territorio nazionale e, anche	**Art 38** 6. La collocazione della segnaletica stradale risponde a criteri di uniformità sul territorio nazionale, fissati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei	

in deroga alle norme del Titolo VII, criteri speciali sulla regolazione della circolazione in presenza di particolari circostanze;	trasporti nel rispetto della normativa comunitaria e internazionale vigente.	
g) adotta, in conformità a quanto previsto dall'Allegato VII.1, le norme tecniche funzionali e geometriche per la costruzione, il controllo e il collaudo delle strade e dei relativi impianti e servizi. Le norme sono improntate alla sicurezza della circolazione di tutti gli utenti, alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico sugli edifici adiacenti le strade, al rispetto dell'ambiente e degli immobili di notevole pregio architettonico o storico. Le prescrizioni sulla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico sono adottate nel rispetto delle direttive e degli atti di indirizzo del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.	**Art 13** 1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio nazionale delle ricerche, emana entro un anno dalla entrata in vigore del presente codice, sulla base della classificazione di cui all'art. 2, le norme funzionali e geometriche per la costruzione, il controllo e il collaudo delle strade, dei relativi impianti e servizi. Le norme devono essere improntate alla sicurezza della circolazione di tutti gli utenti della strada, alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico per la salvaguardia degli occupanti gli edifici adiacenti le strade ed al rispetto dell'ambiente e di immobili di notevole pregio architettonico o storico. Le norme che riguardano la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico sono emanate nel rispetto delle direttive e degli atti di indirizzo del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, che viene richiesto di specifico concerto nei casi previsti dalla legge.	
Sono ammesse deroghe alle disposizioni di cui alla presente lettera solo per specifiche situazioni quando particolari condizioni locali, ambientali, paesaggistiche, archeologiche ed economiche non ne consentono il rispetto, a condizione che sia sempre assicurata la sicurezza stradale e siano evitati effetti inquinanti;	2. La deroga alle norme di cui al comma 1 è consentita solo per specifiche situazioni allorquando particolari condizioni locali, ambientali, paesaggistiche, archeologiche ed economiche non ne consentono il rispetto, sempre che sia assicurata la sicurezza stradale e siano comunque evitati inquinamenti	
h) in caso di inosservanza di disposizioni normative nelle materie di cui alle lettere b) e c), può diffidare gli enti proprietari	**In relazione alla lettera b): Art 36** 10. I comuni e gli enti inadempienti sono invitati, su segnalazione del prefetto, dal Ministero delle	

ad adottare i relativi provvedimenti; in caso di grave pericolo per la sicurezza derivante dall'inottemperanza nel termine indicato può disporre l'esecuzione delle opere necessarie, previa diffida all'ente proprietario e con diritto di rivalsa nei confronti di quest'ultimo;	infrastrutture e dei trasporti a provvedere entro un termine assegnato, trascorso il quale il Ministero provvede alla esecuzione d'ufficio del piano e alla sua realizzazione. **In relazione alla lettera c): Art 5, comma 2** 2. In caso di inosservanza di norme giuridiche, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può diffidare gli enti proprietari ad emettere i relativi provvedimenti. Nel caso in cui gli enti proprietari non ottemperino nel termine indicato, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dispone, in ogni caso di grave pericolo per la sicurezza, l'esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti degli enti medesimi.	
i) in caso di inottemperanza a quanto previsto dalla lettera f) in materia di segnaletica, ovvero in caso di uso improprio della segnaletica, diffida i soggetti competenti a provvedervi, con assegnazione di un termine non inferiore a quindici giorni per l'adempimento; in caso di reiterato inadempimento, procede direttamente alla rimozione, alla sostituzione, all'installazione, allo spostamento, ovvero alla correzione e a quanto altro occorre per rendere le segnalazioni conformi; con ordinanza-ingiunzione che costituisce titolo esecutivo, pone a carico dell'ente competente gli oneri di cui alla presente lettera;	**In relazione alla lettera f: Art. 38, comma 14 per segnaletica** 14. Nei confronti degli enti proprietari della strada che non adempiono agli obblighi di cui al presente articolo o al regolamento o che ne facciano uso improprio delle segnaletiche previste, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ingiunge di adempiere a quanto dovuto. In caso di inottemperanza nel termine di quindici giorni dall'ingiunzione, provvede il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ponendo a carico dell'ente proprietario della strada le spese relative, con ordinanza-ingiunzione che costituisce titolo esecutivo. **Art 45** 2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può intimare agli enti proprietari, concessionari o gestori delle strade, ai comuni e alle province, alle imprese o persone autorizzate o incaricate della collocazione della segnaletica, di sostituire, integrare, spostare, rimuovere o correggere, entro un termine massimo di	

	quindici giorni, ogni segnale non conforme, per caratteristiche, modalità di scelta del simbolo, di impiego, di collocazione, alle disposizioni delle presenti norme e del regolamento, dei decreti e direttive ministeriali, ovvero quelli che possono ingenerare confusione con altra segnaletica, nonché a provvedere alla collocazione della segnaletica mancante. Per la segnaletica dei passaggi a livello di cui all'art. 44 i provvedimenti vengono presi d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. 3. Decorso inutilmente il tempo indicato nella intimazione, la rimozione, la sostituzione, l'installazione, lo spostamento, ovvero la correzione e quanto altro occorre per rendere le segnalazioni conformi alle norme di cui al comma 2, sono effettuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che esercita il potere sostitutivo nei confronti degli enti proprietari, concessionari o gestori delle strade, a cura dei dipendenti degli uffici centrali o periferici. 4. Le spese relative sono recuperate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, a carico degli enti inadempienti, mediante ordinanza che costituisce titolo esecutivo.	
l) fornisce all'opinione pubblica i dati più significativi, utilizzando i più moderni sistemi di comunicazione di massa e, nei riguardi di alcune categorie di cittadini, il messaggio pubblicitario di tipo prevenzionale ed educativo;	**Art. 1 comma 5** 5. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti fornisce all'opinione pubblica i dati più significativi utilizzando i più moderni sistemi di comunicazione di massa e, nei riguardi di alcune categorie di cittadini, il messaggio pubblicitario di tipo prevenzionale ed educativo.	
m) al fine di ridurre il numero e gli effetti dei sinistri stradali tenuto conto degli obiettivi e degli indirizzi della Commissione europea, definisce il Piano nazionale per la sicurezza stradale;	**Art. 1 comma 3** 3. Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione agli obiettivi ed agli indirizzi della Commissione europea, il Ministro	

	delle infrastrutture e dei trasporti definisce il Piano nazionale per la sicurezza stradale.	
n) predispone, con decreto, il calendario dei giorni nei quali, per specifiche esigenze connesse alla regolazione del traffico, la circolazione dei veicoli adibiti al trasporto di cose è vietata o soggetta a particolari prescrizioni, stabilendo altresì, in conformità a quanto previsto dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, le condizioni e le eventuali deroghe alle limitazioni imposte;	**Art. 6 Regolamentazione della circolazione fuori dai centri abitati** 1. (*omissis*) Il prefetto, inoltre, nei giorni festivi o in particolari altri giorni fissati con apposito calendario, da emanarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, può vietare la circolazione di veicoli adibiti al trasporto di cose. Nel regolamento sono stabilite le condizioni e le eventuali deroghe.	**La riformulazione proposta elimina il procedimento del Prefetto in quanto pleonastico, poiché tutti i limiti e le condizioni sono fissati dal MIT e declinati puntualmente nel regolamento.**
o) con proprio decreto, adottato di concerto con il Ministro dell'interno, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, definisce le caratteristiche dei dispostivi telematici installati sui veicoli per la gestione di eventuali deroghe ai divieti e alle limitazioni della circolazione imposte dai Comuni e dagli enti proprietari delle strade nelle zone a traffico limitato;	**Art. 6** 8. (*omissis*) Per la gestione di eventuali deroghe ai divieti e alle limitazioni possono essere utilizzati dispositivi telematici installati sui veicoli, le cui caratteristiche sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.	
p) con proprio decreto, definisce le modalità di riscossione del pagamento della sosta tariffata e, in particolare, le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo della durata della sosta, le categorie dei veicoli esentati nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i limiti massimi delle tariffe;	**Art. 7** 1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco: (*omissis*) f) (*omissis*) con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuati le modalità di riscossione del pagamento e, in particolare, le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo della durata della sosta, le categorie dei veicoli esentati nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8	

	del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i limiti massimi delle tariffe;	
q) su segnalazione del Prefetto, in caso mancata adozione dei Piani di cui all'articolo 10 ovvero di non conformità degli stessi alle direttive impartite, invita i Comuni e gli enti inadempienti a provvedere entro un termine massimo, decorso il quale provvede d'ufficio all'attuazione del piano;	**Art. 36** 10. I comuni e gli enti inadempienti sono invitati, su segnalazione del prefetto, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a provvedere entro un termine assegnato, trascorso il quale il Ministero provvede alla esecuzione d'ufficio del piano e alla sua realizzazione.	
r) su segnalazione del Prefetto, in caso mancata installazione dei dispositivi di cui all'articolo 11, comma 7, o di installazione non conforme alle direttive impartite, invita i soggetti competenti a provvedere entro un termine massimo, decorso il quale provvede d'ufficio all'installazione dei dispositivi di monitoraggio; sulle ipotesi di installazione non conforme alle direttive è acquisito il parere del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica;	**Art. 227** 3. Gli enti proprietari delle strade inadempienti sono invitati, su segnalazione del prefetto, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a provvedere entro un termine assegnato, trascorso il quale il Ministero provvede alla installazione d'ufficio dei dispositivi di monitoraggio.	
s) con proprio decreto, fermi restando i poteri degli enti proprietari, prevedere l'esclusione dal transito su alcune autostrade, o tratti di esse, di categorie di veicoli o trasporti anche diversi da quelli di cui all'articolo 48, comma 3, quando lo richiedono le esigenze della circolazione;	**Art. 175** 5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, fermi restando i poteri di ordinanza degli enti proprietari di cui all'art. 6, possono essere escluse dal transito su talune autostrade, o tratti di esse, anche altre determinate categorie di veicoli o trasporti, qualora le esigenze della circolazione lo richiedano. Ove si tratti di autoveicoli destinati a servizi pubblici di linea, il provvedimento è adottato di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti mentre per quelli appartenenti alle Forze armate il concerto è realizzato con il Ministro della difesa.	
t) con proprio decreto, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sentita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali e	**Art. 10**	

previa intesa in sede di Conferenza unificata, adottare 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; tali le linee guida definiscono, in particolare: 1. 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; 2. le modalità per il rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 273, comma 1, lettera b), per il trasporto in condizioni di eccezionalità per massa complessiva fino a 108 tonnellate effettuato mediante complessi di veicoli a otto o più assi di cui al medesimo articolo 273, comma 1, lettera b), nonché per i trasporti di un unico pezzo indivisibile eccedente i limiti di massa previsti dalla medesima lettera b), ivi comprese: 2.1 le specifiche attività di verifica preventiva delle condizioni delle sovrastrutture stradali e della stabilità dei manufatti che gli enti rilascianti sono tenuti ad effettuare prima del rilascio del titolo ai sensi dell'articolo 274; 2.2 le specifiche modalità di verifica della compatibilità e di calcolo dell'indennizzo di usura ai sensi dell'articolo 276; 2.3 le specifiche modalità di monitoraggio e controllo delle infrastrutture interessate; 2.4 le specifiche modalità operative di transito; 3. la disciplina transitoria applicabile nelle more dell'effettuazione delle verifiche.	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 o più 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; b-bis) la disciplina transitoria da applicare, nelle more dell'effettuazione delle verifiche di cui alle lettere a) o b), ivi comprese le eventuali misure, anche di natura organizzativa o gestionale, di mitigazione del rischio applicabili, comunque, non oltre il 30 settembre 2023.	
2. Al fine di contrastare il fenomeno della violazione dell'obbligo di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli ai sensi del Capo I del Titolo X del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti svolge l'attività prevista dall'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, con cadenza	**Nuova introduzione** **Art. 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla L. 24 marzo 2012, n. 27** 2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, avvalendosi dei dati forniti gratuitamente dalle compagnie di assicurazione, forma periodicamente un elenco dei veicoli a motore che non risultano	

mensile. Per le finalità di cui al presente comma, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dà notizia ai proprietari dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione, nel rispetto delle norme sulla notificazione degli atti, dell'avvenuto inserimento dei veicoli nell'elenco previsto dall'articolo 31, comma 2, del citato decreto-legge n. 1 del 2012, invitandoli a regolarizzare la posizione assicurativa o a documentare la sussistenza di una delle condizioni previste dall'articolo 122-bis del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, entro trenta giorni dalla notifica. Decorso il termine di cui al secondo periodo, per i veicoli inseriti nell'elenco di cui al presente comma per i quali non sia effettuata la regolarizzazione della posizione assicurativa né siano state fornite motivazioni che ne giustifichino la mancanza ai sensi Capo I del Titolo X del codice delle assicurazioni private, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dispone l'applicazione del divieto di marcia a tempo indeterminato di cui all'articolo 131, comma 1, lettera b).	coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 122 del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 , con esclusione dei periodi di sospensiva dell'assicurazione regolarmente contrattualizzati. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunica ai rispettivi proprietari l'inserimento dei veicoli nell'elenco di cui al primo periodo, informandoli circa le conseguenze previste a loro carico nel caso in cui i veicoli stessi siano posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate. Gli iscritti nell'elenco hanno quindici giorni di tempo per regolarizzare la propria posizione. Trascorso il termine di quindici giorni dalla comunicazione, l'elenco di coloro che non hanno regolarizzato la propria posizione viene messo a disposizione delle forze di polizia e delle prefetture competenti in ragione del luogo di residenza del proprietario del veicolo. Agli adempimenti di cui al comma 1 e di cui al primo periodo del presente comma si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente**.**	
Articolo 15 *Delle specifiche competenze tecniche degli uffici della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti* 1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è competente per tutti gli accertamenti tecnici previsti dal presente codice in materia di veicoli a motore e di quelli da essi trainati, per l'accertamento dei requisiti per la guida, patenti di guida e altri titoli abilitativi. Per l'esercizio di tali funzioni, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti si avvale dei dipendenti appartenenti ai ruoli del Dipartimento per i trasporti e la navigazione. Nell'Allegato I.2, Capo I, articolo 1 e articolo 2, sono definiti gli accertamenti tecnici di cui al presente comma, le figure professionali preposte, con i relativi requisiti.	**Art. 81** (Competenze dei funzionari del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri) 1. Gli accertamenti tecnici previsti dal presente codice in materia di veicoli a motore e di quelli da essi trainati sono effettuati da dipendenti appartenenti ai ruoli del Dipartimento per i trasporti terrestri della VI, VII, VIII e IX qualifica funzionale o dirigenti, muniti di diploma di laurea in ingegneria o architettura, ovvero diploma di perito industriale, perito nautico, geometra o maturità scientifica.	**Riformulazione per evidenti esigenze di coordinamento con la legge 870/1986 e di esaustività di disciplina. Conseguentemente la predetta legge è abrogata.**

	2. I dipendenti di cui al comma 1, muniti di diploma di perito industriale, perito nautico, geometra o maturità scientifica, vengono abilitati all'effettuazione degli accertamenti tecnici a seguito di apposito corso di qualificazione, con esame finale, secondo le modalità stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. 3. Il regolamento determina i profili professionali che danno titolo all'effettuazione degli accertamenti tecnici di cui ai commi precedenti. 4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti vengono fissate le norme e le modalità di effettuazione del corso di qualificazione previsto dal comma 2.	
2. Le operazioni di cui all'articolo 3 dell'Allegato I.2, Capo II, possono essere effettuate, a richiesta dei soggetti interessati, presso le sedi da essi predisposte, con spese interamente a loro carico. Gli importi dovuti dai soggetti interessati e gli importi da corrispondere al personale incaricato dello svolgimento delle operazioni di cui agli articoli 4 e 5 dell'Allegato I.2, Capo III, sono definiti con il regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. Gli importi corrisposti ai sensi del secondo periodo, comunque dovuti dai soggetti richiedenti per le operazioni ivi previste, sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati al pertinente capitolo di spesa iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e destinati allo svolgimento delle attività di cui al presente articolo.	**Art. 19 legge n. 870/1986** 1. Le operazioni di cui ai numeri 1), 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10), 11) e 12) della tabella 3 allegata alla presente legge possono essere effettuate, a richiesta degli interessati, presso le sedi da essi predisposte, con spese interamente a loro carico. Gli importi corrisposti ai sensi del primo periodo, comunque dovuti dai soggetti richiedenti per le operazioni ivi previste, sono versati all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati al pertinente capitolo di spesa iscritto nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e destinati allo svolgimento delle attività di cui al presente articolo.	**Nell'Allegato I.2 sono individuate le operazioni di motorizzazione e le attività svolte dal personale incaricato, rinviando al regolamento attuativo la definizione degli importi dovuti e delle somme da corrispondere al medesimo personale.**
3. Gli importi dovuti per le attività svolte dai dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella qualità di titolare e responsabile, di cui agli articoli 4 e 5 dell'Allegato I.2, Capo III, sono determinati con il regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. Per le attività di cui all'articolo 4 dell'Allegato I.2, Capo III svolte dal titolare responsabile con l'ausilio e il supporto del personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, gli	1-bis. Gli importi di cui ai commi 1 e 1.1 sono dovuti per l'attività svolta dai dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella qualità di titolare e responsabile dell'attività. In caso di operazioni svolte anche dal personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con funzioni ausiliarie e di supporto al titolare dell'attività sono dovuti gli	

importi determinati ai sensi del primo periodo sono maggiorati del 40 per cento. Per le attività di cui all'articolo 5 dell'Allegato I.2, Capo III svolte dal titolare responsabile con l'ausilio e il supporto del personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, gli importi determinati ai sensi del primo periodo sono dovuti per ciascuna unità di personale impegnata nell'operazione.	importi di cui al comma 1 maggiorati del 40 per cento nonché gli importi di cui al comma 1.1 per ciascuna unità di personale impegnata nell'operazione.	
4. Quando le operazioni di cui all'articolo 4 dell'Allegato I.2, Capo III sono eseguite al di fuori dell'orario di servizio ordinario, al personale incaricato dell'attività, quale titolare, sono corrisposti, da parte dell'amministrazione, gli importi determinati ai sensi del comma 3, primo periodo. Al personale con funzione di supporto impiegato nelle operazioni di cui all'articolo 4 dell'Allegato I.2, Capo III, è corrisposto, da parte dell'amministrazione, il 40 per cento degli importi di cui al primo periodo. Quando le operazioni sono eseguite in orario pomeridiano con parziale impegno dell'orario di servizio, al personale incaricato dell'attività di cui all'articolo 5 dell'Allegato I.2, Capo III, quale titolare sono corrisposti, da parte dell'amministrazione, gli importi determinati ai sensi del comma 3, primo periodo, maggiorati del 50 per cento per l'attività di cui all'articolo 4, lettera b), dell'Allegato I.2, Capo III, mentre al personale con funzione di supporto è corrisposto, da parte dell'amministrazione, il 40 per cento degli importi riconosciuti al titolare dell'attività. Quando le operazioni sono eseguite in orario di servizio antimeridiano, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o con funzione di supporto, sono corrisposti, da parte dell'amministrazione, gli importi determinati dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 in relazione all'articolo 5 dell'Allegato I.2, Capo III.	1-ter. Qualora le operazioni siano eseguite al di fuori dell'orario di servizio ordinario, al personale incaricato dell'attività, quale titolare, sono corrisposti, da parte dell'amministrazione, gli importi di cui al comma 1.1 e gli importi di cui al comma 1, lettere a) o b), mentre al personale con funzione di supporto sono corrisposti, da parte dell'amministrazione, gli importi di cui al comma 1.1 oltre al 40 per cento dell'importo riconosciuto al titolare dell'attività. Nel caso in cui le operazioni siano eseguite in orario pomeridiano con parziale impegno dell'orario di servizio, al personale incaricato dell'attività quale titolare sono corrisposti, da parte dell'amministrazione, gli importi di cui al comma 1.1, oltre al 50 per cento dell'importo di cui al comma 1, lettera b), mentre al personale con funzione di supporto sono corrisposti, da parte dell'amministrazione, gli importi di cui al comma 1.1 oltre al 40 per cento dell'importo riconosciuto al titolare dell'attività. Qualora le operazioni siano eseguite in orario di servizio antimeridiano, al personale incaricato dell'attività, quale titolare o con funzione di supporto, sono corrisposti, da parte dell'amministrazione, i soli importi di cui al comma 1.1.	
5. Le disposizioni di cui al comma 4 si applicano anche all'esercizio delle attività di controllo, ispezione e vigilanza di cui all'Allegato I.2, Capo III, articolo 5 disposte dai competenti uffici della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti secondo le modalità definite con il regolamento adottato	1-quinquies. Le disposizioni di cui al comma 1-ter si applicano anche all'esercizio delle attività ispettive e di vigilanza disposte dai competenti uffici della motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e gli oneri derivanti dalla	

ai sensi dell'articolo 289. Gli oneri derivanti dalla remunerazione delle attività di cui al presente comma sono posti a carico di tutti i soggetti destinatari di tali attività e sono determinati con il medesimo regolamento di cui al primo periodo. Gli importi determinati per le predette attività ai sensi del presente articolo sono posti a carico dei destinatari e sono stabiliti con il regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. 6. Per le operazioni elencate all'articolo 3 dell'Allegato I.2, Capo II, ad esclusione delle voci 5) e 6), i corrispondenti importi, come determinati ai sensi del comma 2, sono maggiorate del 50 per cento quando le operazioni sono richieste con carattere d'urgenza e sono effettuate entro tre giorni, decorrenti dalla data della richiesta, con prestazioni, ove necessario, oltre il normale orario di ufficio. 7. L'Allegato I.2 costituisce parte integrante del presente codice.	remunerazione delle stesse sono posti a carico di tutti i soggetti destinatari delle attività ispettive e di vigilanza. 6. Per le operazioni elencate nella suddetta tabella 3 - ad esclusione di quelle di cui ai numeri 5) e 6) - le corrispondenti tariffe sono maggiorate del 50 per cento nel caso che le operazioni stesse vengano richieste con carattere d'urgenza e siano effettuate, entro tre giorni decorrenti dalla data della richiesta, con prestazioni, ove occorra, oltre il normale orario di ufficio.	
Articolo 16 *Del Ministero dell'interno* 1. Al Ministero dell'interno compete il coordinamento dei servizi di polizia stradale da chiunque espletati. 2. Per esercitare i compiti di coordinamento di cui al comma 1, il Ministero dell'interno si avvale del Servizio Polizia Stradale del Dipartimento della Pubblica Sicurezza. Ai fini di cui al presente articolo, il Ministero dell'interno adotta direttive vincolanti per gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27 e degli ausiliari di polizia stradale di cui all'articolo 28. L'esecuzione delle direttive di cui al primo periodo è	**Art. 11** 3. (*omissis*) Al Ministero dell'interno compete, altresì, il coordinamento dei servizi di polizia stradale da chiunque espletati. **Art. 21 Reg. Es. Cds** 1. Ai compiti di coordinamento dei servizi di polizia stradale di cui all'art. 11, comma 3, del codice, provvede con proprie direttive il Ministro dell'interno.	**La disposizione è stata modificata e integrata rispetto alla normativa vigente, al fine di:** • **riportare nel codice la previsione relativa alle funzioni, impropriamente inserita negli artt. 21 e 22 del Reg. Es. Cds;** • **chiarire che le direttive impartite ai fini del coordinamento dei compiti di polizia stradale hanno natura vincolante;** • **chiarire che l'esecuzione delle suddette direttive**

affidata, in via principale, ai Prefetti, che si avvalgono, ove necessario, della conferenza provinciale permanente di cui all'articolo 11 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300. Per l'espletamento dei servizi di polizia stradale e per le attività di consulenza tecnica, il Ministero dell'interno e i prefetti si avvalgono, in via principale, dei Compartimenti della Polizia Stradale e degli Uffici territoriali che operano alle loro dipendenze.	**Art. 22 Reg. Es. Cds - Organi preposti** 1. Ai servizi di polizia stradale, ai sensi dell'art. 12, comma 1, del codice, provvede il Ministero dell'Interno, Dipartimento della Pubblica Sicurezza - Servizio Polizia Stradale. 2. Sono organi diretti del Ministero dell'interno, per l'espletamento in via primaria dei servizi di cui al comma 1, i Compartimenti della polizia stradale, alle dipendenze dei quali operano le sezioni di polizia stradale, istituite in ogni capoluogo di provincia, il reparto operativo speciale, nonché i centri operativi autostradali, le sottosezioni, i distaccamenti e i posti mobili, costituiti in rapporto alle necessità dei servizi medesimi con decreto del Ministro dell'interno.	**compete ai Prefetti, a livello territoriale;** • **disciplinare la raccolta dei dati dell'incidentalità ai fini all'esercizio dei poteri di coordinamento;** • **sanzionare la mancata comunicazione in conformità ai criteri di responsabilità dirigenziale di cui all'articolo 14, comma 1-quater del decreto legislativo sull'accesso civico n. 33 /2013;** • **legittimare all'interno del codice le funzioni dell'Organismo interministeriale Viabilità Italia, la cui disciplina è già inserita in un decreto del Ministro dell'interno**
3. Per l'esercizio dei compiti di coordinamento di cui al comma 1 e per l'adozione delle direttive di cui al comma 2, il Ministero dell'interno raccoglie i dati dei sinistri stradali rilevati dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27 e dagli ausiliari di polizia stradale di cui all'articolo 28. Ai fini del presente comma, i soggetti di cui al primo periodo comunicano per via telematica, con cadenza trimestrale, i dati alla Prefettura territorialmente competente, secondo le modalità stabilite con apposito provvedimento del Ministero dell'interno. La mancata comunicazione di cui al secondo periodo costituisce elemento di valutazione della responsabilità dirigenziale, anche ai fini della corresponsione della retribuzione di risultato e del trattamento accessorio connesso alla performance individuale.	**Nuova introduzione**	
4. Allo scopo di fronteggiare, in modo coordinato, situazioni di	**Nuova introduzione.**	

crisi o emergenze legate alla viabilità, anche connesse con l'attività dell'uomo, che interessano la viabilità stradale e autostradale e sono suscettibili di incidere sul regolare andamento dei servizi e della mobilità generale, e di adottare, anche preventivamente, le strategie di intervento più opportune, il Ministro dell'interno si avvale del Centro di coordinamento nazionale, denominato "Viabilità Italia" istituito, con apposito decreto del Ministero dell'interno, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, presso il Ministero dell'interno, Dipartimento della Pubblica Sicurezza, Servizio Polizia Stradale.		**Viene inserito nel codice il contenuto della norma (non è istituita in norma ma solo in un decreto) che ha istituito Viabilità Italia in relazione alla quale è stato adottato il decreto del Ministro dell'interno 27 gennaio 2005 in attuazione della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 19 dicembre 2003 recante «Coordinamento delle iniziative e delle misure finalizzate a ridurre i rischi ed a limitare i disagi della mobilità invernale in concomitanza con il periodo delle festività natalizie».**
5. Le direttive adottate da Viabilità Italia nell'ambito delle funzioni al medesimo affidate sono immediatamente esecutive e vincolanti per gli enti proprietari e concessionari delle strade, per gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27 e per gli ausiliari di cui all'articolo 28.	**Nuova introduzione**	
6. Quando si rende necessario limitare o sospendere la circolazione per motivi di ordine e sicurezza pubblica, il Ministero dell'interno adotta le direttive ai fini dei provvedimenti di cui all'articolo 22.	**Nuova introduzione**	**La previsione di nuova introduzione è finalizzata a chiarire che per esigenze di ordine pubblico e sicurezza la competenza ad adottare le direttive ai fini dell'adozione dei provvedimenti di regolamentazione della circolazione da parte dei soggetti competenti è del Ministro dell'interno.**
7. Il prefetto, con cadenza semestrale, predispone l'elenco dei veicoli giacenti da oltre sei mesi presso i soggetti individuati nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 a seguito dell'applicazione di misure di sequestro	**Art. 215-bis** 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	

amministrativo di cui al presente codice, individuati secondo tipo, modello e numero di targa o di telaio. L'elenco di cui al primo periodo è pubblicato sul sito istituzionale della prefettura-ufficio territoriale del Governo competente per territorio, con l'indicazione, per ciascun veicolo, del luogo e della data di esecuzione del sequestro, nonché del luogo di custodia e della relativa data di affidamento del veicolo. L'elenco di cui al primo periodo è corredato da un avviso ai proprietari e soggetti obbligati in solido ai sensi del presente codice sulla facoltà di assumere la custodia del veicolo giacente, entro i successivi trenta giorni, previo pagamento della sanzione eventualmente dovuta e delle somme spettanti al custode acquirente, con contestuale estinzione del debito maturato nei confronti dello Stato. Decorso il termine di cui al terzo periodo in assenza di assunzione della custodia da parte dell'avente titolo, i verbali di sequestro amministrativo si intendono notificati e la competente prefettura-ufficio territoriale del Governo provvede a trasferire direttamente la proprietà dei veicoli al custode acquirente. Il custode acquirente procede alla alienazione, in conformità a quanto previsto dall'articolo 133, ovvero alla rottamazione, in caso di grave danneggiamento o deterioramento del veicolo. Con decreto del Ministero dell'interno, sentita l'Agenzia del Demanio, sono stabilite le modalità di attuazione delle disposizioni del presente comma. 8. Le disposizioni di cui al comma 7 si applicano anche ai veicoli giacenti da oltre sei mesi presso le depositerie di cui all'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1982, n. 571, a seguito dell'applicazione, ai sensi del presente codice, di misure di sequestro, nonché per effetto di provvedimenti amministrativi di confisca non ancora definitivi, di rimozione e di dissequestro, per i quali il prefetto, con cadenza semestrale, dispone il censimento, sentiti anche gli organi accertatori per quanto di competenza. Nei trenta	presso le depositerie di cui all'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1982, n. 571, a seguito dell'applicazione, ai sensi del presente codice, di misure di sequestro e fermo, nonché per effetto di provvedimenti amministrativi di confisca non ancora definitivi e di dissequestro. Di tali veicoli, individuati secondo il tipo, il modello e il numero di targa o di telaio, indipendentemente dalla documentazione dello stato di conservazione, è formato apposito elenco, pubblicato nel sito internet istituzionale della prefettura-ufficio territoriale del Governo competente per territorio 2. Nei trenta giorni successivi alla pubblicazione dell'elenco di cui al comma 1, il proprietario o uno degli altri soggetti indicati all'articolo 196 può assumere la custodia del veicolo, provvedendo contestualmente alla liquidazione delle somme dovute alla depositeria, con conseguente estinzione del debito maturato nei confronti dello Stato allo stesso titolo. Di tale facoltà è data comunicazione in sede di pubblicazione dell'elenco di cui al comma 1, con l'avviso che in caso di mancata assunzione della custodia i veicoli oggetto di fermo, sequestro e dissequestro sono da ritenersi abbandonati, mentre quelli oggetto di confisca non ancora definitiva sono da ritenersi definitivamente confiscati. Di tale confisca è data comunicazione a cura del prefetto al pubblico registro automobilistico per l'annotazione nei propri registri. La prefettura-ufficio territoriale del Governo informa dell'inutile decorso dei predetti termini l'Agenzia del demanio, che provvede a gestire tali veicoli, anche ai soli fini della rottamazione nel caso di grave danneggiamento o deterioramento, secondo le procedure e le modalità dettate dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2001, n. 189. La liquidazione delle relative spese compete alla	**La disposizione vigente è stata riformulata chiarendo che trattasi di procedura residuale qualora ci siano giacenze di veicoli (con nuova procedura in numero estremamente limitato).**

giorni successivi alla pubblicazione dell'elenco di cui al comma 7, il proprietario o uno dei soggetti obbligati in solido può assumere la custodia dei veicoli di cui al primo periodo, provvedendo contestualmente alla liquidazione delle somme dovute alla depositeria, con conseguente estinzione del debito maturato nei confronti dello Stato. Di tale facoltà è data comunicazione in sede di pubblicazione dell'elenco, con l'avviso che in caso di mancata assunzione della custodia i veicoli oggetto di sequestro e dissequestro sono da ritenersi abbandonati, mentre quelli oggetto di confisca non ancora definitiva sono da ritenersi definitivamente confiscati. Di tale confisca è data comunicazione a cura del prefetto al pubblico registro automobilistico per l'annotazione nei propri registri. La prefettura-ufficio territoriale del Governo informa dell'inutile decorso dei predetti termini l'Agenzia del Demanio, che provvede a gestire tali veicoli, anche ai soli fini della rottamazione nel caso di grave danneggiamento o deterioramento, secondo le procedure e le modalità del decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2001, n. 189. I veicoli assoggettati alle procedure del presente comma sono liberi dagli eventuali gravami precedentemente iscritti. La liquidazione delle relative spese compete alla medesima Agenzia a decorrere dalla data di ricezione dell'informativa di cui al periodo precedente. La somma ricavata dall'alienazione è depositata, sino alla definizione del procedimento in relazione al quale è stato disposto il sequestro, in un autonomo conto infruttifero presso la tesoreria dello Stato. In caso di confisca, questa ha a oggetto la somma depositata; in ogni altro caso la somma depositata è restituita all'avente diritto.	medesima Agenzia a decorrere dalla data di ricezione dell'informativa di cui al periodo precedente. 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. 3. La somma ricavata dall'alienazione è depositata, sino alla definizione del procedimento in relazione al quale è stato disposto il sequestro o il fermo, in un autonomo conto fruttifero presso la tesoreria dello Stato. In caso di confisca, questa ha a oggetto la somma depositata; in ogni altro caso la somma depositata è restituita all'avente diritto.	
Articolo 17 *Delle Regioni*	**Art. 6**	

1. Compete alle Regioni e alle Province autonome di Trento e di Bolzano: a) fuori dai centri abitati, l'istituzione di zone a traffico limitato territoriali per straordinarie e motivate esigenze connesse alla tutela di particolari ambiti di rilevanza culturale, paesaggistica o naturalistica tutelati dall'UNESCO, comunque per periodi non superiori a cinque mesi all'anno; la proposta di istituzione della zona a traffico limitato è adottata sentiti il Prefetto o i prefetti competenti per territorio, limitatamente agli aspetti riguardanti la sicurezza della circolazione stradale; b) la perimetrazione e i criteri di utilizzo delle zone a traffico limitato territoriali di cui alla lettera a), al fine di assicurare adeguate condizioni di circolazione e di sicurezza stradale anche sulla rete viaria esterna; sono escluse dal perimetro delle zone a traffico limitato territoriali le strade di tipo A e B, nonché le strade o zone in ambito urbano per le quali è adottata una disciplina più restrittiva;	1-*sexies*. Per straordinarie e motivate esigenze connesse alla tutela di particolari ambiti di rilevanza culturale, paesaggistica o naturalistica tutelati dall'UNESCO, comunque per periodi non superiori a cinque mesi all'anno, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate, per quanto di competenza, possono istituire zone a traffico limitato territoriali. Le disposizioni di cui al primo periodo non si applicano alle strade di tipo A e B di cui all'articolo 2 eventualmente ricadenti nelle zone a traffico limitato territoriali, né alle strade o zone in ambito urbano qualora per esse sia adottata una disciplina più restrittiva ai sensi dell'articolo 7. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano definiscono la perimetrazione e i criteri delle zone a traffico limitato territoriali, verificando che l'istituzione della zona a traffico limitato assicuri adeguate condizioni di circolazione e di sicurezza stradale anche sulla rete viaria esterna alle predette zone. La proposta di istituzione della zona a traffico limitato è adottata sentiti il prefetto o i prefetti competenti per territorio, limitatamente agli aspetti riguardanti la sicurezza della circolazione stradale.	
c) la fissazione, sentita la prefettura-ufficio territoriale del Governo e i Comuni interessati, degli eventuali divieti di accesso e circolazione nelle piccole isole per i veicoli dei non residenti; i divieti di cui alla presente lettera sono limitati ai mesi di più intenso movimento turistico e possono essere disposti solo per ovviare a criticità e pericoli particolarmente intensi del traffico automobilistico; i medesimi divieti possono riguardare solo le isole ove sono presenti Comuni dichiarati di soggiorno o di cura e la rete stradale extraurbana non supera i 50 chilometri;	**Art. 8** 1. Nelle piccole isole, dove si trovino comuni dichiarati di soggiorno o di cura, qualora la rete stradale extraurbana non superi 50 chilometri e le difficoltà ed i pericoli del traffico automobilistico siano particolarmente intensi, il presidente della regione territorialmente competente, sentita la prefettura ufficio territoriale del Governo e i comuni interessati, può, con proprio decreto, vietare che, nei mesi di più intenso movimento turistico, i veicoli appartenenti a persone non facenti parte della popolazione stabile siano fatti affluire e circolare nell'isola. Con medesimo provvedimento possono	

	essere stabilite deroghe al divieto a favore di determinate categorie di veicoli e di utenti	
d) l'adozione di provvedimenti di riduzione della velocità di circolazione dei veicoli, anche a carattere permanente, sulle strade extraurbane, limitatamente ai tratti stradali che attraversano centri abitati ovvero che sono ubicati in prossimità degli stessi, che risultano necessari per limitare le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria; i provvedimenti di cui alla presente lettera sono adottati sentiti il Prefetto o i prefetti competenti per territorio, limitatamente agli aspetti di sicurezza della circolazione stradale, nonché gli enti proprietari o gestori dell'infrastruttura stradale;	**Art. 6** 1-bis. Nei casi in cui risulti necessario limitare le emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nell'ambito delle rispettive competenze, sentiti il prefetto o i prefetti competenti per territorio limitatamente agli aspetti di sicurezza della circolazione stradale e gli enti proprietari o gestori dell'infrastruttura stradale, possono disporre riduzioni della velocità di circolazione dei veicoli, anche a carattere permanente, sulle strade extraurbane di cui all'articolo 2, comma 2, lettere A e B, limitatamente ai tratti stradali che attraversano centri abitati ovvero che sono ubicati in prossimità degli stessi.	
e) in conformità alle disposizioni degli articoli 270 e 272, per le competizioni che interessano il territorio di più comuni, il rilascio delle autorizzazioni e delle prescrizioni per le competizioni sportive su strada con veicoli a motore, con animali o con veicoli a trazione animale, nonché la verifica delle comunicazioni e il rilascio delle relative prescrizioni per le competizioni atletiche o ciclistiche. Se le competizioni di cui al primo periodo interessano il territorio di più regioni, l'autorizzazione o le prescrizioni per il transito sono rilasciate dalla regione o dalla provincia autonoma del luogo di partenza, d'intesa con le altre regioni interessate, che esprimono il nulla osta entro il termine di venti giorni antecedenti la data di inizio della competizione.	**Art. 9** 1. (*omissis*) le competizioni sportive con veicoli o animali e quelle atletiche devono essere autorizzate. L'autorizzazione (*omissis)*. Essa è rilasciata dalla regione o dalla provincia autonoma di Trento o di Bolzano per le gare atletiche o ciclistiche e per le gare con animali o con veicoli a trazione animale che interessano più comuni. Per le gare atletiche o ciclistiche e per le gare con animali o con veicoli a trazione animale che interessano il territorio di più regioni, l'autorizzazione è rilasciata dalla regione o dalla provincia autonoma del luogo di partenza, d'intesa con le altre regioni interessate, che devono rilasciare il nulla osta entro il termine di venti giorni antecedenti alla data di effettuazione della gara. Per le gare con veicoli a motore l'autorizzazione è	**Trattasi di una disposizione di ricognizione della competenza regionale di settore, che deve essere esaminata alla luce della differenziazione delle procedure per lo svolgimento (cfr. articolo 270):** **- delle competizioni con veicoli a motore e animali, per cui si conferma il regime dell'autorizzazione, in continuità con quanto previsto a legislazione vigente;** **- delle competizioni atletiche e ciclistiche, per cui - in virtù delle semplificazioni**

	rilasciata, sentite le federazioni nazionali sportive competenti e dandone tempestiva informazione all'autorità di pubblica sicurezza: dalla regione o dalla provincia autonoma di Trento o di Bolzano per le strade che costituiscono la rete di interesse nazionale; dalla regione per le strade regionali; dalle province e dalle città metropolitane per le strade provinciali; (*omissis*). Nelle autorizzazioni sono precisate le prescrizioni alle quali le gare sono subordinate	**introdotte dall'articolo 270 - l'autorizzazione è sostituita da una comunicazione.** **Quanto al regime competenziale per il rilascio delle autorizzazioni, si evidenzia che la disposizione prevista a legislazione vigente che, per le sole competizioni con veicoli a motore, distingue la competenza autorizzativa tra strade statali e regionali (competenza regionale), provinciali (competenza provinciale) e comunali (competenza comunale) risulta non coordinata con la regola prevista in via generale per le altre competizioni, che invece affida ai comuni la competenza autorizzativa per le gare che si svolgono esclusivamente sul territorio comunale e alle regioni la competenza sulle altre gare. Per esigenze di coordinamento amministrativo e omogeneizzazione delle procedure, la formulazione della lettera e) in esame propone di adottare un regime competenziale unico per tutte le autorizzazioni/comunicazioni relative alle competizioni su**

		strada, riconducendo le gare con veicoli a motore al regime degli altri tipi di competizione. Per le gare con veicoli a motore, si prevede in ogni caso il nulla osta di tutti gli enti proprietari delle strade interessate dalla manifestazione (v. art. 270, comma 2). Resta inoltre ferma per le gare motoristiche il preventivo nulla osta ministeriale (v. art. 272)
Articolo 18 *Dei Comuni* 1. Ai fini dell'attuazione della disciplina della circolazione stradale, i Comuni provvedono: a) con deliberazione della Giunta, alla delimitazione del centro abitato; b) con deliberazione della Giunta, alla delimitazione delle zone ciclabili, in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, sono realizzate misure di moderazione del traffico e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h, in conformità alle direttive impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; c) con deliberazione della Giunta, alla delimitazione delle aree pedonali, delle zone a traffico limitato, delle zone "A" di cui all'articolo 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, nonché delle altre zone di rilevanza urbanistica, quando sussistono esigenze e condizioni particolari di traffico, tenuto conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio	**Art. 4** 1. Ai fini dell'attuazione della disciplina della circolazione stradale, il comune, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente codice, provvede con deliberazione della Giunta alla delimitazione del centro abitato. **Art. 7** 11-*ter*. I comuni provvedono a delimitare le zone ciclabili, in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, sono realizzate misure di moderazione del traffico e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h 9. I comuni, con deliberazione della Giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con	**La formulazione dell'articolo indica, in relazione alle singole fattispecie, l'ascrivibilità della relativa competenza alla Giunta ovvero al Sindaco. In particolare, la possibilità che si proceda con deliberazione della Giunta deve essere necessariamente prevista in norma primaria; diversamente la competenza è esercitata dal Comune in persona del Sindaco o del dirigente preposto. La formulazione proposta mantiene in capo alla Giunta le scelte che presuppongono valutazioni di natura politica, restando le altre in capo al**

ambientale e culturale e sul territorio; nei casi di urgenza, provvede il Sindaco con ordinanza motivata;	ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della Giunta. Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8.	**Sindaco e ai dirigenti incaricati.**
d) con deliberazione della Giunta, alla delimitazione delle aree di sosta laterale e dei parcheggi nei quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma di denaro, anche con limitazioni di durata;	**Art. 7, comma 1*:*** 1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco: (*omissis*) f) stabilire, previa deliberazione della giunta, fasce di sosta laterale e parcheggi nei quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma di denaro; (*omissis)*	
e) con ordinanza motivata del Sindaco, alla regolamentazione della circolazione in conformità alle disposizioni degli articoli 22, 23, 24 e 25, per tutte le strade comunali, nonché per le altre strade che attraversano i Comuni con centri abitati aventi più di 10.000 abitanti; f) con ordinanza motivata del Sindaco, alla regolamentazione della circolazione nei casi previsti dall'articolo 20, comma 1, limitatamente alle strade comunali all'interno dei centri abitati;	**Art. 7, comma 1*:*** 1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco: a) adottare i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1, 2 e 4; b) limitare la circolazione (*omissis*)	
g) con provvedimento del Sindaco, alla apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta, ivi compreso l'obbligo di provvedere alla sua sostituzione, reintegro o rimozione quando la stessa è anche parzialmente inefficiente o non più rispondente allo scopo per il quale è stata collocata, sulle seguenti strade:	**Art. 38** 7. La segnaletica stradale deve essere sempre mantenuta in perfetta efficienza da parte degli enti o esercenti obbligati alla sua posa in opera e deve essere sostituita o reintegrata o rimossa quando sia anche parzialmente inefficiente o non sia più rispondente allo scopo per il quale è stata collocata. **Art. 14**	

1) le strade di proprietà; 2) fuori dai casi di cui all'articolo 19, le strade dei centri abitati, anche non di proprietà, compresi i segnali di inizio e fine del centro abitato; 3) le strade private aperte all'uso pubblico e le strade locali; h) con provvedimento del Sindaco, sulle strade di cui alla lettera g), al rilascio delle autorizzazioni alla collocazione di segnali che indicano posti di servizio stradali, fermo restando che gli oneri relativi all'apposizione e alla manutenzione dei predetti segnali restano a carico degli esercenti; i) con provvedimento del Sindaco, al rilascio di concessioni e autorizzazioni relative alla collocazione di cartelli e di altri mezzi pubblicitari lungo le strade o in vista di esse nei centri abitati, previo nulla osta dell'ente proprietario della strada se la strada è statale, regionale o provinciale; l) con provvedimento del Sindaco, al rilascio di concessioni e autorizzazioni per i tratti di strade statali, regionali o provinciali, correnti nell'interno di centri abitati con	1. Gli enti proprietari delle strade, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono: c) alla apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta. **Art. 37** 1. L'apposizione e la manutenzione della segnaletica, ad eccezione dei casi previsti nel regolamento per singoli segnali, fanno carico: (*omissis*) b) ai comuni, nei centri abitati, compresi i segnali di inizio e fine del centro abitato, anche se collocati su strade non comunali; c) al comune, sulle strade private aperte all'uso pubblico e sulle strade locali; 2. Gli enti di cui al comma 1 autorizzano la collocazione di segnali che indicano posti di servizio stradali, esclusi i segnali di avvio ai posti di pronto soccorso che fanno carico agli enti stessi. L'apposizione e la manutenzione di detti segnali fanno carico agli esercenti. **Art 23** 4. La collocazione di cartelli e di altri mezzi pubblicitari lungo le strade o in vista di esse (*omissis*) Nell'interno dei centri abitati la competenza è dei Comuni, salvo il preventivo nulla osta tecnico dell'ente proprietario se la strada è statale, regionale o provinciale **Art. 26** 3. Per i tratti di strade statali, regionali o provinciali, correnti nell'interno di centri abitati con popolazione inferiore a diecimila abitanti, il rilascio di	**La precisazione evidenziata nella nuova formulazione deriva dalla formulazione dell'articolo 37, comma 1, lettera d), in calce riportata (interpretazione "a contrario"):** **d) nei tratti di strade non di proprietà del comune all'interno dei centri abitati con popolazione inferiore ai diecimila abitanti, agli enti proprietari delle singole strade limitatamente ai segnali concernenti le caratteristiche strutturali o geometriche della strada. La rimanente segnaletica è di competenza del comune.**

popolazione inferiore a diecimila abitanti, previo nulla osta tecnico dell'ente proprietario della strada;	concessioni e di autorizzazioni è di competenza del comune, previo nulla osta dell'ente proprietario della strada	
m) in conformità alle disposizioni dell'articolo 270, per le competizioni che interessano esclusivamente il territorio di un singolo comune, il rilascio delle autorizzazioni e delle prescrizioni per le competizioni sportive su strada con veicoli a motore, con animali o con veicoli a trazione animale, nonché la verifica delle comunicazioni e il rilascio delle relative prescrizioni per le competizioni atletiche o ciclistiche;	**Art. 9** 1. (*omissis*) L'autorizzazione è rilasciata dal comune in cui devono avere luogo le gare atletiche o ciclistiche e le gare con animali o con veicoli a trazione animale. Essa è rilasciata dalla regione o dalla provincia autonoma di Trento o di Bolzano per le gare atletiche o ciclistiche e per le gare con animali o con veicoli a trazione animale che interessano più comuni. (*omissis*) Per le gare con veicoli a motore l'autorizzazione è rilasciata, sentite le federazioni nazionali sportive competenti e dandone tempestiva informazione all'autorità di pubblica sicurezza: (*omissis*) dai comuni per le strade comunali. Nelle autorizzazioni sono precisate le prescrizioni alle quali le gare sono subordinate. (*omissis*)	
n) con provvedimento del Sindaco, a disporre la sospensione temporanea della circolazione o la chiusura della strada in occasione di competizioni sportive che si svolgono interamente nel territorio di un solo comune.	7-bis. (*omissis*) La sospensione temporanea è disposta, per le competizioni che si svolgono interamente nel territorio di un solo comune, dal sindaco e, negli altri casi, dal prefetto.	
2. Gli enti di cui al presente articolo possono utilizzare, nei segnali di localizzazione territoriale del confine del comune, lingue regionali o idiomi locali presenti nella zona di riferimento, in aggiunta alla denominazione nella lingua italiana.	**Art 37** 2-bis. Gli enti di cui al comma 1 possono utilizzare, nei segnali di localizzazione territoriale del confine del comune, lingue regionali o idiomi locali presenti nella zona di riferimento, in aggiunta alla denominazione nella lingua italiana.	
3. Nel territorio delle città metropolitane, le competenze di cui al presente articolo attribuite alla giunta e al sindaco sono esercitate rispettivamente dalla giunta metropolitana e dal sindaco metropolitano.	**Art 7** 12. Per le città metropolitane le competenze della Giunta e del sindaco previste dal presente articolo sono esercitate rispettivamente dalla Giunta metropolitana e dal sindaco metropolitano.	

Articolo 19 *Degli enti proprietari o gestori delle strade*		
1. Per le strade e le autostrade in concessione, i poteri dell'ente proprietario della strada sono esercitati dal concessionario o dal gestore, previa comunicazione all'ente concedente. In caso di urgenza, i relativi provvedimenti possono essere adottati anche senza la preventiva comunicazione al concedente, che può disporne la revoca.	**Art. 6** 6. Per le strade e le autostrade in concessione, i poteri dell'ente proprietario della strada sono esercitati dal concessionario, previa comunicazione dall'ente concedente. In caso di urgenza, i relativi provvedimenti possono essere adottati anche senza la preventiva comunicazione al concedente, che può revocare gli stessi. **Art. 14** 3. Per le strade in concessione i poteri e i compiti dell'ente proprietario della strada previsti dal presente codice sono esercitati dal concessionario, salvo che sia diversamente stabilito.	
2. Gli enti proprietari o i gestori delle strade provvedono alla classificazione della rete stradale di competenza e alla declassificazione delle relative strade che non soddisfano le caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali prescritte per ciascun tipo.	**Art. 13** 5. Gli enti proprietari delle strade devono classificare la loro rete entro un anno dalla emanazione delle norme di cui al comma 4. Gli stessi enti proprietari provvedono alla declassificazione delle strade di loro competenza, quando le stesse non possiedono più le caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali di cui all'art. 2, comma 2.	
3. Gli enti proprietari o i gestori delle strade istituiscono e aggiornano la cartografia, il catasto delle strade e le loro pertinenze, secondo le modalità stabilite con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio nazionale delle ricerche. Nel catasto sono compresi anche gli impianti e i servizi permanenti connessi alle esigenze della circolazione stradale.	6. Gli enti proprietari delle strade sono obbligati ad istituire e tenere aggiornati la cartografia, il catasto delle strade e le loro pertinenze secondo le modalità stabilite con apposito decreto che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti emana sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio nazionale delle ricerche. Nel catasto dovranno essere compresi anche gli impianti e i servizi permanenti connessi alle esigenze della circolazione stradale.	
4. Allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, gli enti proprietari delle strade o i gestori provvedono:	**Art. 14** 1. Gli enti proprietari delle strade, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono:	

a) alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi, ad eccezione della rimozione e dello smaltimento dei rifiuti, anche pericolosi, abbandonati da terzi ignoti sulla sede stradale, sulle relative pertinenze o comunque all'interno del confine stradale, la cui rimozione, in coordinamento con l'ente proprietario ovvero con il gestore della strada, spetta ai comuni territorialmente competenti, nell'ambito dell'attività di smaltimento dei medesimi rifiuti ai sensi di legge; b) al controllo tecnico di efficienza delle strade e delle relative pertinenze; c) fermo restando quanto previsto dall'articolo 18, alla apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta, sulle strade di proprietà, nonché nei tratti di strade non di proprietà del comune all'interno dei centri abitati con popolazione inferiore ai diecimila abitanti, limitatamente ai segnali concernenti le caratteristiche strutturali o geometriche della strada; tale segnaletica che deve essere sempre mantenuta in perfetta efficienza, è tempestivamente sostituita, reintegrata o rimossa quando risulta anche parzialmente inefficiente o non più rispondente allo scopo per il quale è stata collocata;	a) alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi; b) al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze; c) alla apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta. **Art 37:** 1. L'apposizione e la manutenzione della segnaletica, ad eccezione dei casi previsti nel regolamento per singoli segnali, fanno carico: a) agli enti proprietari delle strade, fuori dei centri abitati; *(omissis)* d) nei tratti di strade non di proprietà del comune all'interno dei centri abitati con popolazione inferiore ai diecimila abitanti, agli enti proprietari delle singole strade limitatamente ai segnali concernenti le caratteristiche strutturali o geometriche della strada **Art. 38** 7. La segnaletica stradale deve essere sempre mantenuta in perfetta efficienza da parte degli enti o esercenti obbligati alla sua posa in opera e deve	**Accolta la richiesta formulata in sede di consultazione di prevedere espressamente che il Comune, nel cui territorio si è verificato l'abbandono, sia obbligato alla rimozione e allo smaltimento dei rifiuti, in coordinamento con l'Ente proprietario e gestore della strada, così armonizzando la disciplina in materia con quanto disposto dal codice dell'ambiente e dirimendo a monte i contenziosi sul tema.** **La precisazione evidenziata nella nuova formulazione deriva dalla formulazione dell'articolo 37, comma 1, lettera d), in calce riportata*:*** ***d) nei tratti di strade non di proprietà del comune all'interno dei centri abitati con popolazione inferiore ai diecimila abitanti, agli enti proprietari delle singole strade limitatamente ai segnali concernenti le***

	essere sostituita o reintegrata o rimossa quando sia anche parzialmente inefficiente o non sia più rispondente allo scopo per il quale è stata collocata. **Art. 14** 2. Gli enti proprietari provvedono, inoltre: a) al rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni di cui al presente titolo; **Art. 26** 3. Per i tratti di strade statali, regionali o provinciali, correnti nell'interno di centri abitati con popolazione inferiore a diecimila abitanti, il rilascio di concessioni e di autorizzazioni è di competenza del comune, previo nulla osta dell'ente proprietario della strada	***caratteristiche strutturali o geometriche della strada. La rimanente segnaletica è di competenza del comune.***
d) al rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni di cui al titolo VII, fuori dai casi di cui all'articolo 18, comma 1, lettera i);		
e) alle rilevazioni del traffico necessarie per l'acquisizione di dati con validità temporale annuale, nonché per il rispetto degli obblighi assunti dall'Italia in sede internazionale;	**Art. 13** 7. Gli enti proprietari delle strade sono tenuti ad effettuare rilevazioni del traffico per l'acquisizione di dati che abbiano validità temporale riferita all'anno nonché per adempiere agli obblighi assunti dall'Italia in sede internazionale.	
f) all'adozione di direttive sulla collocazione della segnaletica stradale di competenza di soggetti privati, nonché di misure volte a garantire, in caso di inottemperanza alle predette direttive, il ripristino dello stato dei luoghi a carico del soggetto competente. In caso di inadempimento, l'ente proprietario procede d'ufficio con spese a carico del soggetto inadempiente;	**Art. 38** 10. Il campo di applicazione obbligatorio della segnaletica stradale comprende le strade di uso pubblico e tutte le strade di proprietà privata aperte all'uso pubblico. Nelle aree private non aperte all'uso pubblico, l'utilizzo e la posa in opera della segnaletica, ove adottata, devono essere conformi a quelli prescritti dal regolamento. **Art 75 Reg. Es. Cds** 2. I segnali sono obbligatori anche sulle strade ed aree aperte ad uso pubblico, quali strade private, aree	**Viene chiarito il principio che comunque impone che in caso di collocazione di segnaletica da parte dei privati, la stessa deve rispettare le direttive degli enti proprietari.**

	degli stabilimenti e delle fabbriche, dei condomini, parchi autorizzati o lottizzazioni e devono essere conformi a quelli stabiliti dalle presenti norme; su tali strade, se non aperte all'uso pubblico, i segnali sono facoltativi, ma, se usati, devono essere conformi a quelli regolamentari. **Art. 45, comma 5** 5. Per i segnali che indicano installazioni o servizi, posti in opera dai soggetti autorizzati *(omissis)*. Decorso inutilmente il termine indicato nella intimazione, l'ente proprietario della strada provvede d'ufficio, a spese del trasgressore. *(omissis)*	
g) alla regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati, ovvero sui tratti delle strade non comunali che attraversano centri abitati con meno di 10.000 abitanti, in conformità alle disposizioni degli articoli 22 e 23;		
h) sulle strade di cui alla lettera c), al rilascio delle autorizzazioni alla collocazione di segnali che indicano posti di servizio stradali, esclusi i segnali di avvio ai posti di pronto soccorso; gli oneri di apposizione e manutenzione dei predetti segnali restano a carico agli esercenti;	**Art. 37** 2. Gli enti di cui al comma 1 autorizzano la collocazione di segnali che indicano posti di servizio stradali, esclusi i segnali di avvio ai posti di pronto soccorso che fanno carico agli enti stessi. L'apposizione e la manutenzione di detti segnali fanno carico agli esercenti.	
i) al rilascio delle autorizzazioni relative alla collocazione di cartelli e di altri mezzi pubblicitari lungo le strade o in vista di esse, fuori dei centri abitati.	**Art 23** 4. La collocazione di cartelli e di altri mezzi pubblicitari lungo le strade o in vista di esse è soggetta in ogni caso ad autorizzazione da parte dell'ente proprietario della strada nel rispetto delle presenti norme.	
5. Gli enti proprietari o i gestori della strada possono fissare limiti di velocità minimi o massimi, diversi da quelli individuati ai sensi dell'articolo 50 solo per singole strade o tratti di strada, quando la deroga è richiesta da specifiche e comprovate esigenze di tutela della sicurezza della circolazione o di fluidità del traffico, tenuto conto delle caratteristiche costruttive delle	**Art. 26** 3. Per i tratti di strade statali, regionali o provinciali, correnti nell'interno di centri abitati con popolazione inferiore a diecimila abitanti, il rilascio di concessioni e di autorizzazioni è di competenza del	

strade, delle condizioni di mobilità e dei dati di incidentalità. Con direttive impartite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 14, comma 1, lettera d), sono individuati i criteri metodologici, le evidenze tecnico-statistiche e i presupposti per l'adozione dei provvedimenti derogatori di cui al primo periodo. I limiti sono resi noti mediante segnaletica stradale, anche a messaggio variabile. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verifica la conformità dei provvedimenti di cui al primo periodo alle proprie direttive, indica all'ente proprietario un termine per la modifica dei provvedimenti difformi e, in caso di reiterato inadempimento, adotta, nel rispetto del principio di leale collaborazione, gli opportuni provvedimenti sostitutivi. La procedura di cui al quarto periodo si applica anche in caso di inerzia dell'ente proprietario nella imposizione dei limiti di velocità previsti dal presente codice.	comune, previo nulla osta dell'ente proprietario della strada **Art. 142** 2. Entro i limiti massimi suddetti, gli enti proprietari della strada possono fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e limiti di velocità massimi, diversi da quelli fissati al comma 1, in determinate strade e tratti di strada quando l'applicazione al caso concreto dei criteri indicati nel comma 1 renda opportuna la determinazione di limiti diversi, seguendo le direttive che saranno impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Gli enti proprietari della strada hanno l'obbligo di adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può modificare i provvedimenti presi dagli enti proprietari della strada, quando siano contrari alle proprie direttive e comunque contrastanti con i criteri di cui al comma 1. Lo stesso Ministro può anche disporre l'imposizione di limiti, ove non vi abbia provveduto l'ente proprietario; in caso di mancato adempimento, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può procedere direttamente alla esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti dell'ente proprietario.	
6. I concessionari di ferrovie, di tranvie, di filovie, di funivie, di teleferiche, di linee elettriche e telefoniche, aeree e sotterranee, i concessionari di servizi di oleodotti, di metanodotti, di distribuzione di acqua potabile o di gas, nonché i concessionari di servizi di fognature e di servizi che interessano ad ogni titolo le strade, osservano le condizioni e le prescrizioni imposte dall'ente proprietario per la conservazione della strada e per la sicurezza della circolazione. Per gli impianti inerenti servizi di trasporto, i	**Art. 28** 1.I concessionari di ferrovie, di tranvie, di filovie, di funivie, di teleferiche, di linee elettriche e telefoniche, sia aeree che sotterranee, quelli di servizi di oleodotti, di metanodotti, di distribuzione di acqua potabile o di gas, nonché quelli di servizi di fognature e quelli dei servizi che interessano comunque le strade, hanno l'obbligo di osservare le condizioni e le prescrizioni imposte dall'ente proprietario per la	

relativi provvedimenti sono comunicati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o alla regione competente.	conservazione della strada e per la sicurezza della circolazione. Quando si tratta di impianti inerenti a servizi di trasporto, i relativi provvedimenti sono comunicati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o alla regione competente. Nel regolamento sono indicate le modalità di rilascio delle concessioni ed autorizzazioni all'esecuzione dei lavori ed i casi di deroga.	
Quando, per comprovate esigenze della viabilità, si rende necessario modificare o spostare, su apposite sedi messe a disposizione dell'ente proprietario della strada, le opere e gli impianti eserciti dai concessionari di cui al presente comma, i relativi oneri sono a carico del gestore del pubblico servizio. I termini e le modalità per l'esecuzione dei lavori sono definiti previo accordo tra le parti, contemperando i rispettivi interessi pubblici perseguiti. In caso di ingiustificato ritardo, il gestore del pubblico servizio risponde del risarcimento dei danni e delle eventuali penali convenzionalmente previste.	2. Qualora per comprovate esigenze della viabilità si renda necessario modificare o spostare, su apposite sedi messe a disposizione dell'ente proprietario della strada, le opere e gli impianti eserciti dai soggetti indicati nel comma 1, l'onere relativo allo spostamento dell'impianto è a carico del gestore del pubblico servizio; i termini e le modalità per l'esecuzione dei lavori sono previamente concordati tra le parti, contemperando i rispettivi interessi pubblici perseguiti. In caso di ritardo ingiustificato, il gestore del pubblico servizio è tenuto a risarcire i danni e a corrispondere le eventuali penali fissate nelle specifiche convenzioni.	
7. Gli enti di cui al presente articolo possono utilizzare, nei segnali di localizzazione territoriale del confine del comune, lingue regionali o idiomi locali presenti nella zona di riferimento, in aggiunta alla denominazione nella lingua italiana.	**Art 37** 2-bis. Gli enti di cui al comma 1 possono utilizzare, nei segnali di localizzazione territoriale del confine del comune, lingue regionali o idiomi locali presenti nella zona di riferimento, in aggiunta alla denominazione nella lingua italiana	
8. Per i segnali che indicano installazioni o servizi, posti in opera dai soggetti autorizzati, l'ente proprietario della strada può intimare, ove necessario, ai soggetti stessi di reintegrare, spostare, rimuovere senza indugio i segnali che non sono conformi a quanto previsto dalle norme del presente codice, che risultano anche parzialmente deteriorati o non più corrispondenti alle condizioni locali o che in ogni caso possono disturbare o confondere la visione	**Art 45** 5. Per i segnali che indicano installazioni o servizi, posti in opera dai soggetti autorizzati, l'ente proprietario della strada può intimare, ove occorra, ai soggetti stessi di reintegrare, spostare, rimuovere immediatamente e, comunque, non oltre dieci giorni, i segnali che non siano conformi alle norme di cui al	

di altra segnaletica stradale. In caso di inadempimento, l'ente proprietario o gestore della strada provvede d'ufficio, a spese del trasgressore. Su richiesta dell'ente proprietario, il Prefetto ne ingiunge il pagamento con propria ordinanza che costituisce titolo esecutivo.	comma 2 o che siano anche parzialmente deteriorati o non più corrispondenti alle condizioni locali o che possano disturbare o confondere la visione di altra segnaletica stradale. Decorso inutilmente il termine indicato nella intimazione, l'ente proprietario della strada provvede d'ufficio, a spese del trasgressore. Il prefetto su richiesta dell'ente proprietario ne ingiunge il pagamento con propria ordinanza che costituisce titolo esecutivo	
Articolo 20 *Degli altri soggetti preposti alla regolamentazione della circolazione* 1. Fermo restando quanto previsto all'articolo 18, comma 1, lettera f), spettano al Prefetto, ai sensi dell'articolo 24, i provvedimenti di regolamentazione della circolazione fuori dai centri abitati ovvero per i tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati, per motivi di ordine e sicurezza pubblica, tutela della salute e sicurezza della circolazione, nonché per esigenze di carattere militare.	**Art. 6** 1. Il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare può, conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse*. Il prefetto, inoltre, nei giorni festivi o in particolari altri giorni fissati con apposito calendario, da emanarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, può vietare la circolazione di veicoli adibiti al trasporto di cose. Nel regolamento sono stabilite le condizioni e le eventuali deroghe.* **Art. 7 Regolamentazione della circolazione nei centri abitati** 1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco: a) adottare i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1, 2 e 4. 3. Per i tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati, i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1 e 2, sono di competenza del prefetto e quelli	**La nuova formulazione chiarisce che la competenza del Prefetto, in presenza delle esigenze specificate nella norma, non riguarda le strade comunali, laddove tale competenza è attribuita ai Sindaci. Inoltre, è stata eliminata la competenza del Prefetto in ordine al divieto della circolazione nei giorni fissati in apposito calendario predisposto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in quanto si trattava di duplicazione irrazionale.**

	indicati nello stesso articolo, comma 4, lettera a), sono di competenza dell'ente proprietario della strada. I provvedimenti indicati nello stesso comma 4, lettere b), c), d), e) ed f) sono di competenza del comune, che li adotta sentito il parere dell'ente proprietario della strada.	
2. Fuori dai casi di cui all'articolo 18, comma 1, lettera n), la sospensione temporanea della circolazione o la chiusura della strada in occasione dello svolgimento di competizioni sportive di cui agli articoli 270 e 272 è disposta dal Prefetto. Quando la competizione interessa il territorio di più province, i provvedimenti di cui al primo periodo sono adottati dal Prefetto del luogo in cui ha inizio la competizione, sentiti gli altri prefetti competenti.	**Art. 9 Competizioni sportive su strada** 7-bis. La sospensione temporanea è disposta, per le competizioni che si svolgono interamente nel territorio di un solo comune, dal sindaco e, negli altri casi, dal prefetto.	**La riformulazione è finalizzata a rendere chiaro che la competenza a sospendere la circolazione in occasione di competizioni sportive al di fuori del territorio di un solo Comune spetta al Prefetto.**
3. I poteri di regolamentazione della circolazione nell'ambito degli aeroporti aperti al traffico aereo civile e nelle aree portuali, limitatamente alle strade interne aperte all'uso, sono esercitati rispettivamente dal direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio e dal comandante di porto capo di circondario o dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale, ove istituita, i quali vi provvedono a mezzo di ordinanze, in conformità alle norme del presente codice. Nell'ambito degli aeroporti ove le aerostazioni sono affidate in gestione a enti o società, il potere di ordinanza è esercitato dal direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio, sentiti gli enti e le società interessati. Ai fini del presente comma, sono considerate aree interne ai porti e agli aeroporti quelle poste entro i confini definiti con appositi atti amministrativi adottati dalle competenti autorità marittime e aeroportuali e resi noti con idonee indicazioni.	**Art. 6** 7. Nell'ambito degli aeroporti aperti al traffico aereo civile e nelle aree portuali, la competenza a disciplinare la circolazione delle strade interne aperte all'uso pubblico è riservata rispettivamente al direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio e al comandante di porto capo di circondario o al Presidente dell'Autorità di sistema portuale, ove istituita, i quali vi provvedono a mezzo di ordinanze, in conformità alle norme del presente codice. Nell'ambito degli aeroporti ove le aerostazioni siano affidate in gestione a enti o società, il potere di ordinanza viene esercitato dal direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio, sentiti gli enti e le società interessati	

CAPO III - DELLA REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 21 *Delimitazione del centro abitato* 1. La delimitazione del centro abitato è finalizzata ad individuare l'ambito territoriale in cui, per le interrelazioni esistenti tra le strade e l'ambiente circostante, è necessaria da parte dell'utente della strada, una particolare cautela nella guida, e sono imposte particolari norme di comportamento. La delimitazione del centro abitato individua altresì, lungo le strade statali, regionali e provinciali, che attraversano i centri medesimi, i tratti di strada che: a) per i centri con popolazione non superiore a diecimila abitanti costituiscono "i tratti interni"; b) per i centri con popolazione superiore a diecimila abitanti costituiscono "strade comunali" ai fini dell'individuazione dei limiti territoriali di competenza e di responsabilità tra il comune e gli altri enti proprietari di strade. 2. Nel caso in cui l'intervallo tra due contigui insediamenti abitativi, aventi ciascuno le caratteristiche di centro abitato, risulti, anche in relazione all'andamento plano altimetrico della strada, insufficiente per un duplice cambiamento di comportamento da parte dell'utente della strada, si provvede alla delimitazione di un unico centro abitato, individuando ciascun insediamento abitativo con il segnale di località. Nel caso in cui i due insediamenti ricadano nell'ambito di Comuni diversi, si provvede a delimitazioni di centri abitati separati, anche se contigui, apponendo sulla stessa sezione stradale il segnale di fine del primo centro abitato e di inizio del successivo centro abitato.	**Art. 5 Reg. Es. Cds** 3. La delimitazione del centro abitato, come definito all'articolo 3, comma 1, punto 8, del codice, è finalizzata ad individuare l'ambito territoriale in cui, per le interrelazioni esistenti tra le strade e l'ambiente circostante, è necessaria da parte dell'utente della strada, una particolare cautela nella guida, e sono imposte particolari norme di comportamento. (omissis) La delimitazione del centro abitato individua altresì, lungo le strade statali, regionali e provinciali, che attraversano i centri medesimi, i tratti di strada che: a) per i centri con popolazione non superiore a diecimila abitanti costituiscono "i tratti interni"; b) per i centri con popolazione superiore a diecimila abitanti costituiscono "strade comunali", ed individua, pertanto, i limiti territoriali di competenza e di responsabilità tra il comune e gli altri enti proprietari di strade. (omissis) **Art. 5 Reg. Es. Cds** 4. Nel caso in cui l'intervallo tra due contigui insediamenti abitativi, aventi ciascuno le caratteristiche di centro abitato, risulti, anche in relazione all'andamento planoaltimetrico della strada, insufficiente per un duplice cambiamento di comportamento da parte dell'utente della strada, si provvede alla delimitazione di un unico centro abitato, individuando ciascun insediamento abitativo con il segnale di località. Nel caso in cui i due insediamenti ricadano nell'ambito di comuni diversi si provvede a delimitazioni separate, anche se	

Nei casi in cui la delimitazione del centro abitato interessi strade non comunali, la deliberazione del Comune è inviata all'ente proprietario della strada interessata, prima della pubblicazione all'albo pretorio, ai fini dell'acquisizione di osservazioni e proposte da parte del medesimo ente. 3. La deliberazione di delimitazione del centro abitato è pubblicata all'albo pretorio per trenta giorni consecutivi e ad essa è allegata idonea cartografia nella quale sono evidenziati i confini sulle strade di accesso. 4. I segnali di inizio e fine centro abitato sono riportati nel regolamento adottato in attuazione di quanto previsto dall'articolo 289.	contigue, apponendo sulla stessa sezione stradale il segnale di fine del primo centro abitato e di inizio del successivo centro abitato. (omissis) 7. Nei casi in cui la delimitazione del centro abitato interessi strade non comunali, la deliberazione della giunta municipale, prevista dall'articolo 4, comma 1, del codice, con la relativa cartografia allegata, è inviata all'ente proprietario della strada interessata, prima della pubblicazione all'albo pretorio, indicando la data di inizio di quest'ultima. Entro il termine di pubblicazione l'ente stesso può inviare al comune osservazioni o proposte in merito. (omissis) **Art. 4** 2.La deliberazione di delimitazione del centro abitato come definito dall'art. 3 è pubblicata all'albo pretorio per trenta giorni consecutivi; ad essa viene allegata idonea cartografia nella quale sono evidenziati i confini sulle strade di accesso.	
Articolo 22 *Dei provvedimenti per la regolamentazione della circolazione* 1. I provvedimenti per la regolamentazione della circolazione di cui agli articoli 18, 19 e 20 sono adottati, nel rispetto dei criteri fissati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, secondo quanto previsto all'articolo 14, comma 1, lettera c) nonché, limitatamente alle esigenze di ordine pubblico e sicurezza, nel rispetto dei criteri fissati dal Ministero dell'interno, ai sensi dell'articolo 16.	**Art. 5** 1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può impartire ai prefetti e agli enti proprietari delle strade le direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione sulle strade di cui all'art. 2. **Art 35** 1.Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è competente ad impartire direttive per l'organizzazione della circolazione e della relativa	**La riformulazione proposta è finalizzata a chiarire che – se generalmente i provvedimenti di limitazione della circolazione sono adottati nel rispetto dei criteri fissati dal MIT - i provvedimenti adottati dal Prefetto ovvero dal Comune per le sole esigenze di ordine pubblico e sicurezza, devono rispettare i criteri fissati dal**

	segnaletica stradale, sentito il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio per gli aspetti di sua competenza, su tutte le strade.	**Ministero dell'interno come chiarito anche nel pertinente articolo delle competenze del predetto Ministero.**
2. I provvedimenti di cui al comma 1 sono adottati mediante ordinanze motivate immediatamente esecutive e sono resi noti al pubblico mediante i prescritti segnali ovvero, in caso di urgenza, con qualsiasi mezzo di comunicazione.	**Art 5** 3. I provvedimenti per la regolamentazione della circolazione sono emessi dagli enti proprietari, attraverso gli organi competenti a norma degli articoli 6 e 7, con ordinanze motivate e rese note al pubblico mediante i prescritti segnali. **Art 6** 1-ter. L'ente proprietario o gestore dell'infrastruttura stradale provvede a rendere noti all'utenza i provvedimenti adottati ai sensi del comma 1-bis in conformità a quanto previsto dall'articolo 5, comma 3, e con le modalità di cui al comma 5. **Art. 7** 10. Le zone di cui ai commi 8 e 9, sono indicate mediante appositi segnali. (si tratta delle ZTL, aree pedonali e parcheggi a pagamenti)	**La riformulazione proposta è finalizzata a risolvere i problemi della pubblicità tempestiva dei provvedimenti urgenti. Con le modifiche della legge 177/2024 c'è già stata un'apertura in tal senso (vedi art. 6, comma 1-sexies per le ZTL territoriali).**
3. In deroga alle disposizioni di cui al comma 2, quando si rende necessario disporre obblighi, divieti o limitazioni alla circolazione temporanei con carattere di urgenza, l'entrata in vigore dell'obbligo, del divieto o della limitazione è comunicata con almeno ventiquattro ore di preavviso attraverso i mezzi di informazione disponibili, fatti salvi i provvedimenti adottati per motivi di ordine e sicurezza pubblica dall'autorità di cui all'articolo 20, comma 1, che sono immediatamente efficaci e per i quali la comunicazione è fatta senza indugio.	**Art. 7** 10-bis. In deroga a quanto previsto dal comma 10, i comuni, qualora si renda necessario disporre divieti o limitazioni alla circolazione con carattere di urgenza, anche in riferimento alla facoltà di cui al comma 1, lettera b), in determinati ambiti stradali coincidenti con zone già istituite o con l'intero centro abitato, comunicano l'entrata in vigore del divieto o della limitazione con almeno ventiquattro ore di preavviso attraverso i mezzi di informazione disponibili.	**La nuova formulazione estende il principio a tutti i provvedimenti e non solo a quelli dei Comuni, specificando che, invece, i provvedimenti adottati per motivi di ordine e sicurezza sono comunicati senza indugio e sono immediatamente efficaci.**
4. Ai fini del presente articolo, è consentito, comunque, l'accesso alle strade e aree interessate dalle interdizioni dei soggetti che svolgono servizi di polizia, antincendio, di soccorso stradale, di		**Viene precisato che l'accesso dei soggetti, che svolgono servizi di polizia,**

rimozione e di assistenza sanitaria, ai soli fini dell'espletamento dei compiti istituzionali.		**antincendio, di soccorso stradale, di rimozione e di assistenza sanitaria, alle strade e aree interessate dalle interdizioni è consentito ai soli fini dell'espletamento dei compiti istituzionali**
Articolo 23 *Regolamentazione della circolazione fuori dai centri abitati* 1. Fuori dai centri abitati il Prefetto, nel rispetto dei criteri di proporzionalità e adeguatezza e tenuto conto, comunque, delle esigenze di mobilità e di tutela della produzione e dei servizi ad essa connessi, può sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse ovvero disporre obblighi o limitazioni riguardanti la circolazione: a) per motivi di ordine e sicurezza pubblica conformemente alle direttive del Ministro dell'interno; tali provvedimenti prevalgono su tutti gli altri eventualmente adottati ai sensi del presente articolo; b) per situazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare, conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.	**Art. 6** 1. Il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare può, conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse. **Vedi nota art. precedente**	**La riformulazione è finalizzata a chiarire la ripartizione di competente tra il MIT e il Ministero dell'interno per l'adozione delle direttive previste dalla disposizione in commento, prevedendo, per ovvie ragioni, la prevalenza delle esigenze di ordine e sicurezza pubblica sulle altre**
2. Il Prefetto stabilisce, anno per anno, le opportune prescrizioni per il transito periodico di armenti e di greggi determinando, quando occorra, gli itinerari e gli intervalli di tempo e di spazio.	**Art. 6** 2.Il prefetto stabilisce, anno per anno, le opportune prescrizioni per il transito periodico di armenti e di greggi determinando, quando occorra, gli itinerari e gli intervalli di tempo e di spazio.	
3. Fuori dai centri abitati ovvero per i tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati con meno di 10.000 abitanti, al di fuori delle ipotesi di cui ai commi 1 e 2, gli enti	**Art. 6** 4. L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 3:	

proprietari o gestori, nel rispetto dei criteri fissati al comma 1, possono, sentiti i prefetti territorialmente competenti: a) disporre, per il tempo strettamente necessario, la sospensione della circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti per motivi di incolumità pubblica ovvero per urgenti e improrogabili motivi attinenti alla tutela del patrimonio stradale o ad esigenze di carattere tecnico; 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; c) stabilire specifici obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per le strade 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), aventi contenuto adeguato in relazione alle esigenze di tutela e conservazione dei siti stessi; d) riservare strade o corsie, anche protette, alla circolazione di determinate categorie di veicoli, anche con guida di rotaie, con particolare riguardo ai veicoli adibiti ai servizi pubblici di trasporto, o a veicoli destinati a determinati usi;	a) disporre, per il tempo strettamente necessario, la sospensione della circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti per motivi di incolumità pubblica ovvero per urgenti e improrogabili motivi attinenti alla tutela del patrimonio stradale o ad esigenze di carattere tecnico; 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); c) riservare corsie, anche protette, a determinate categorie di veicoli, anche con guida di rotaie, o a veicoli destinati a determinati usi; **Art. 7, comma 1** i) riservare strade o singole corsie alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana;	**La riformulazione dell'alinea del comma 4 è finalizzata a chiarire l'ambito di competenza degli enti proprietari o gestori delle strade che si evince dall'art. 37, che di seguito si riporta per la parte di interesse.** ***1. L'apposizione e la manutenzione della segnaletica (…) :*** ***a) agli enti proprietari delle strade, fuori dei centri abitati;*** ***b) ;*** ***c) ;*** ***d) nei tratti di strade non di proprietà del comune all'interno dei centri abitati con popolazione inferiore ai diecimila abitanti, agli enti proprietari delle singole strade limitatamente ai segnali concernenti le caratteristiche strutturali o geometriche della strada. La rimanente segnaletica è di competenza del comune.*** **Inoltre, si rende chiaro che la competenza per tali ambiti stradali è del Prefetto nei casi e per le esigenze indicate al comma 1.** **Per le strade comunali la competenza è attribuita sempre al Comune**

e) prescrivere che, in determinati periodi dell'anno, i veicoli che ne possono essere dotati siano muniti ovvero abbiano a bordo mezzi antisdrucciolevoli o pneumatici invernali idonei alla marcia su neve o su ghiaccio; f) prescrivere, in previsione di manifestazioni atmosferiche nevose di rilevante intensità, l'utilizzo esclusivo di pneumatici invernali, qualora non sia possibile garantire adeguate condizioni di sicurezza per la circolazione stradale e per l'incolumità delle persone mediante il ricorso a soluzioni alternative, vietando la circolazione ai veicoli che non possono esserne dotati;	e) prescrivere che i veicoli siano muniti ovvero abbiano a bordo mezzi antisdrucciolevoli o pneumatici invernali idonei alla marcia su neve o su ghiaccio;	**L'attuale facoltà prevista dalla lettera e) viene suddivisa in due diversi provvedimenti prescrittivi di contenuto diverso: uno relativo all'obbligo di avere a bordo o essere dotati di mezzi antisdrucciolevoli in determinati periodi dell'anno, a prescindere dalla sussistenza di precipitazioni in atto o da una loro previsione e l'altro relativo all'obbligo di utilizzo (e conseguente divieto di circolazione) in previsione o durante le precipitazioni nevose o in presenza di ghiaccio.** **Ciò al fine di graduare obblighi diversi in presenza di situazioni diverse.**
g) adottare i provvedimenti attuativi conseguenti all'istituzione di zone a traffico limitato territoriali di cui all'articolo 17, comma 1, lettera b), nonché al presente comma, provvedendo all'apposizione della relativa segnaletica e al controllo del rispetto dei divieti e delle limitazioni. L'apposizione della segnaletica non è necessaria nel caso in cui il perimetro della zona a traffico limitato territoriale coincida con i confini di una o più Regioni, Province o Comuni, a condizione che di tale divieto sia data comunicazione con tutti i mezzi di informazione disponibili, con un preavviso di almeno tre mesi rispetto alla data di entrata in vigore, e che i siti internet	**Art 6** 1-sexies. *(omissis)* gli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali interessate, per quanto di competenza, possono istituire zone a traffico limitato territoriali. *(omissis)* Gli enti proprietari delle strade interessate provvedono all'apposizione della relativa segnaletica e al controllo del rispetto dei divieti e delle limitazioni. L'apposizione della segnaletica non è necessaria nel caso in cui il perimetro della zona a traffico limitato territoriale coincida con i confini di una o più regioni, province o comuni, a condizione	

istituzionali degli enti interessati diano informazioni sulla durata del divieto per l'intero periodo. Il controllo della circolazione in tali zone può essere effettuato mediante i sistemi di controllo remoto degli accessi; h) stabilire la precedenza su determinate strade o tratti di strade, ovvero in una determinata intersezione, in relazione alla classificazione delle stesse, e, quando la intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, prescrivere ai conducenti, prima di immettersi su una determinata strada, l'obbligo di arrestarsi all'intersezione e di dare la precedenza a chi circola su quest'ultima.	che di tale divieto sia data comunicazione con tutti i mezzi di informazione disponibili, con un preavviso di almeno tre mesi rispetto alla data di entrata in vigore, e che i siti internet istituzionali degli enti interessati diano informazioni sulla durata del divieto per l'intero periodo. **Art. 201** 1-bis. Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1: *(omissis)* g) rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate o con accesso o transito vietato, attraverso dispositivi omologati ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. *(omissis);* **Art. 7** Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco: c) stabilire la precedenza su determinate strade o tratti di strade, ovvero in una determinata intersezione, in relazione alla classificazione di cui all'art. 2, e, quando la intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, prescrivere ai conducenti, prima di immettersi su una determinata strada, l'obbligo di arrestarsi all'intersezione e di dare la precedenza a chi circola su quest'ultima **Art 6**	**Stabilire la precedenza spetta agli enti proprietari che, nei centri abitati, coincidono con i Comuni.**

4. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni del comma 3, lettera h): a) tutte le strade statali sono a precedenza, salvo che l'autorità competente disponga diversamente in particolari intersezioni; b) sulle altre strade o tratti di strade, ovvero nelle relative intersezioni, la precedenza è stabilita dagli enti proprietari sulla base della classificazione delle stesse; c) quando si tratti di due strade entrambe a precedenza, appartenenti allo stesso ente, l'ente deve stabilire l'obbligo di dare la precedenza ovvero anche l'obbligo di arrestarsi all'intersezione; d) quando si tratti di due strade a precedenza appartenenti a enti diversi, gli obblighi suddetti devono essere stabiliti di intesa fra gli enti stessi; e) la precedenza deve essere resa nota con i prescritti segnali da installare a cura e spese dell'ente proprietario della strada che ha la precedenza. L'ente proprietario della strada a precedenza, quando la intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, può, con ordinanza, prescrivere ai conducenti l'obbligo di fermarsi prima di immettersi sulla strada a precedenza; f) in caso di controversia decide, con proprio decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.	9.Tutte le strade statali sono a precedenza, salvo che l'autorità competente disponga diversamente in particolari intersezioni in relazione alla classifica di cui all'art. 2, comma 2. 7. *(omissis)* Sulle altre strade o tratti di strade la precedenza è stabilita dagli enti proprietari sulla base della classificazione di cui all'art. 2, comma 2. 11. Quando si tratti di due strade entrambe a precedenza, appartenenti allo stesso ente, l'ente deve stabilire l'obbligo di dare la precedenza ovvero anche l'obbligo di arrestarsi all'intersezione; quando si tratti di due strade a precedenza appartenenti a enti diversi, gli obblighi suddetti devono essere stabiliti di intesa tra gli enti stessi (*omissis*) 9. (*omissis)*. La precedenza deve essere resa nota con i prescritti segnali da installare a cura e spese dell'ente proprietario della strada che ha la precedenza. 10. L'ente proprietario della strada a precedenza, quando la intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, può, con ordinanza, prescrivere ai conducenti l'obbligo di fermarsi prima di immettersi sulla strada a precedenza. 9. *(omissis)* In caso di controversia decide, con proprio decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. 11. *(omissis)* Qualora l'accordo non venga raggiunto, decide con proprio decreto il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti **Art 6**	

5. I soggetti che hanno disposto la sospensione o la limitazione della circolazione ai sensi del presente articolo possono accordare, per esigenze gravi e indifferibili o per accertate necessità, deroghe o permessi, subordinati a speciali condizioni e cautele. L'accesso alle zone a traffico limitato per le categorie autorizzate non può in ogni caso essere a titolo oneroso. Per la gestione di eventuali deroghe ai divieti e alle limitazioni possono essere utilizzati dispositivi telematici installati sui veicoli, le cui caratteristiche sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 14, comma 1, lettera o). 6. I provvedimenti di cui al comma 1 sono adottati dai soggetti preposti alla regolamentazione della circolazione nei casi di cui all'articolo 20, comma 3.	8. Le autorità che hanno disposto la sospensione o la limitazione della circolazione di cui ai commi 1, 1-sexies e 4, lettere a) e b), possono accordare, per esigenze gravi e indifferibili o per accertate necessità, deroghe o permessi, subordinati a speciali condizioni e cautele. L'accesso alle zone a traffico limitato per le categorie autorizzate non può in ogni caso essere a titolo oneroso. Per la gestione di eventuali deroghe ai divieti e alle limitazioni possono essere utilizzati dispositivi telematici installati sui veicoli, le cui caratteristiche sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281 **Disposizione di coordinamento**	
Articolo 24 *Regolamentazione della circolazione nei centri abitati* 1. Nei centri abitati la regolamentazione della circolazione ai sensi dell'articolo 23 spetta al Comune o al Prefetto, in conformità a quanto previsto dall'articolo 20, comma 1. I provvedimenti di cui all'articolo 23, comma 3, lettere b), c), d) ed e) sono adottati sentito l'ente proprietario. Il sindaco, inoltre, nelle strade dei centri abitati può:	**Art. 7** 1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco: a) adottare i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1, 2 e 4; *(si tratta dei provvedimenti di regolamentazione della circolazione adottati o dal Prefetto o dagli enti proprietari, in ragione delle esigenze da tutelare)* 3. Per i tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati, i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1 e 2, sono di competenza del prefetto e quelli indicati nello stesso articolo, comma 4, lettera a), sono di competenza dell'ente proprietario della strada. I provvedimenti indicati nello stesso comma 4, lettere b), c), d), e) ed f) sono di competenza del comune, che	**Dalla formulazione del comma 3 del vigente articolo 6 si evince a contrario che – per i centri abitati comunali – le competenze del Prefetto sono attribuite a Comune. Ai Comuni fa capo l'adozione di tutti i provvedimenti di regolazione della circolazione, a prescindere dalle ragioni ad essi sottese, venendo meno la dualità di competenza Prefetto-ente proprietario prevista dall'articolo 23. La competenza del Prefetto resta ferma per i tratti di**

	li adotta sentito il parere dell'ente proprietario della strada.	**strada non comunali che attraversano centri abitati.**
a) consentire su determinate strade a senso unico di marcia, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h, la circolazione delle biciclette in senso opposto, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili;	i-bis) consentire su determinate strade a senso unico di marcia, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h, la circolazione dei velocipedi in senso opposto, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili	
b) istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h e nelle quali è presente una pista ciclabile laterale, di norma a destra, o una corsia ciclabile;	i-quater) istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h e nelle quali è presente una pista ciclabile laterale, di norma a destra, o una corsia ciclabile	
c) nei casi di cui all'articolo 18, comma 1, lettera c), subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma, nei limiti ed alle condizioni fissate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, consentendo, in ogni caso, l'accesso libero a tali zone ai veicoli a propulsione elettrica o ibrida; con il decreto di cui alla presente lettera, sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi;	9. (o*missis)* I comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, le modalità di riscossione del pagamento, le categorie dei veicoli esentati, nonché, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, i massimali delle tariffe, da definire tenendo conto delle emissioni inquinanti dei veicoli e delle tipologie dei permessi;	
d) stabilire, all'interno di una determinata zona a traffico limitato, diversi tempi massimi di permanenza, tra l'ingresso e l'uscita, anche differenziati per categoria di veicoli o di utenti ad esclusione degli utenti titolari del contrassegno di cui all'articolo 12, comma 1, lettera c), dell'allegato I.1, di seguito	9-ter. I comuni possono stabilire, all'interno di una determinata zona a traffico limitato, diversi tempi massimi di permanenza, tra l'ingresso e l'uscita, anche differenziati per categoria di veicoli o di utenti.	

contrassegno «EPC», per i quali la sosta e la permanenza non è subordinata a limiti temporali; e) limitare o escludere la circolazione nelle zone scolastiche urbane di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco; tali limitazioni o divieti non si applicano agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, nonché ai titolari del contrassegno EPC. 2. In occasione di provvedimenti temporanei o permanenti di sospensione o di limitazione della circolazione si applicano le disposizioni dell'articolo 23, comma 5. 3. I provvedimenti di cui al presente articolo sono adottati dai soggetti preposti alla regolamentazione della circolazione nei casi di cui all'articolo 20, comma 4.	11-bis. Nelle zone scolastiche urbane può essere limitata o esclusa la circolazione, *(omissis)* di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco. I divieti di circolazione, *(omissis)* non si applicano agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, nonché ai titolari di contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. (vedi nota art. 23 comma 5) **Disposizioni di coordinamento**	
Articolo 25 *Regolamentazione della sosta e dei parcheggi* 1. Al fine di regolamentare la sosta dei veicoli, i soggetti competenti ai sensi degli articoli 18 e 19, possono: a) vietare o limitare il parcheggio o la sosta dei veicoli o di alcune categorie di essi, anche solo per determinati periodi, giorni e orari ovvero limitarne la durata; b) vietare temporaneamente la sosta su strade o tratti di strade per esigenze di carattere tecnico o di pulizia, rendendo noto tale divieto con i prescritti segnali non meno di quarantotto ore prima ed eventualmente con altri mezzi appropriati;	**Art. 6** 4. L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 3: ….. d) vietare o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli; f) vietare temporaneamente la sosta su strade o tratti di strade per esigenze di carattere tecnico o di pulizia, rendendo noto tale divieto con i prescritti segnali non	**La riformulazione della lettera a) riprende il contenuto dell'articolo 7 del codice vigente relativamente ai medesimi provvedimenti previsti per gli enti proprietari. Si espunge il riferimento alla sosta a pagamento in quanto tale modalità è disciplinata in apposito comma.**

	meno di quarantotto ore prima ed eventualmente con altri mezzi appropriati;	
	Art. 7 Regolamentazione della circolazione nei centri abitati 1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco …	
c) riservare stalli di sosta, a carattere permanente o temporaneo, ovvero anche solo per determinati periodi, giorni e orari:	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, delle Forze armate, dei servizi antincendio e dei servizi di soccorso;	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 EPC;	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 bambini di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato «permesso rosa»;	3) dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, munite di contrassegno speciale, denominato «permesso rosa»;	
4) dei veicoli elettrici o alla ricarica di tali veicoli;	4) dei veicoli elettrici o alla ricarica di tali veicoli;	
5) dei veicoli, per la salita e la discesa dei passeggeri o per il carico e lo scarico delle cose, in prossimità di stazioni ferroviarie, aeroporti, porti, capilinea del trasporto pubblico e altri luoghi di interscambio o di attrazione di flussi rilevanti;	5) dei veicoli, per la salita e la discesa dei passeggeri o per il carico e lo scarico delle cose, in prossimità di stazioni ferroviarie, aeroporti, porti, capilinea del trasporto pubblico e altri luoghi di interscambio o di attrazione di flussi rilevanti;	
6) dei veicoli adibiti a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;	6) dei veicoli adibiti a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea;	
7) dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite;	7) dei veicoli adibiti al trasporto scolastico nelle ore stabilite;	
8) dei veicoli adibiti al trasporto valori, in prossimità di banche, uffici postali o altri obiettivi sensibili;	7-bis) dei veicoli adibiti al trasporto valori, in prossimità di banche, uffici postali o altri obiettivi sensibili;	
9) dei veicoli adibiti al servizio taxi in servizio, per lo stazionamento e per il carico e scarico dei passeggeri;		

10) dei veicoli adibiti ai servizi di mobilità condivisa, cosiddetta "sharing mobility", eserciti, concessi o autorizzati dai Comuni; 11) dei motocicli e dei ciclomotori; 12) dei velocipedi.		**Fattispecie introdotte su richiesta di ANCI**
d) stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli;	e) stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli;	
e) prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli di categoria N, utilizzati per il carico e lo scarico di merci;	g) prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli di categoria N, ai sensi della lettera c) del comma 2 dell'articolo 47, utilizzati per il carico e lo scarico di merci;	
f) istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio degli autocaravan;	h) istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio degli autocaravan di cui all'art. 185;	
g) stabilire fasce di sosta laterale e parcheggi nei quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma di denaro, anche con limitazioni di durata, in conformità a quanto previsto dall'articolo 14, comma 1, lettera p);	f) stabilire, previa deliberazione della giunta, fasce di sosta laterale e parcheggi nei quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma di denaro; (*omissis)*	
h) nelle zone scolastiche, limitare o escludere la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definite, fermo restando quanto previsto dal comma 2, lettera c);	**Art 7** 11-bis. Nelle zone scolastiche urbane può essere limitata o esclusa *(omissis)* la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco *(omissis)*.	
i) fuori dei centri abitati, riservare superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso, quando siano indisponibili aree private di parcheggio e vi siano speciali esigenze di tutela della sicurezza della circolazione;	11. Nell'ambito delle zone di cui ai commi 8 e 9 e delle altre zone di particolare rilevanza urbanistica nelle quali sussistono condizioni ed esigenze analoghe a quelle previste nei medesimi commi, i	

l) nei centri abitati, nell'ambito delle zone a traffico limitato, delle Aree pedonali urbane e delle altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono condizioni ed esigenze analoghe a quelle previste nelle medesime zone a traffico limitato o nelle Aree pedonali urbane, riservare superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso.	comuni hanno facoltà di riservare, con ordinanza del sindaco, superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso.	**La regolamentazione che tiene conto del traffico, delle attività commerciali ed industriali presenti è stata introdotta in conformità al generale criterio di delega riguardante la regolamentazione della circolazione.**
2. Nella regolamentazione della sosta di cui al comma 1, sono valutate le seguenti condizioni: a) la sosta dei veicoli sulla strada deve essere regolamentata in modo che, avuto riguardo al traffico, alle attività commerciali ed industriali presenti nonché alle esigenze dei residenti, sia sempre prevista un'adeguata rotazione che consenta a tutti gli utenti della strada di fruire di tali spazi;	**Nuova introduzione**	
b) la sosta o il parcheggio per i veicoli al servizio di persone con disabilità titolari del contrassegno EPC, deve essere sempre gratuita e senza limitazioni, anche quando la sosta a pagamento è limitata nella durata temporale;	**Art 188** 3-bis. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, fermi restando gli stalli ad essi riservati, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento	
c) i divieti di sosta o di fermata nelle zone scolastiche non si applicano agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, nonché ai titolari del contrassegno EPC;	**Art 7** 11-bis. Nelle zone scolastiche urbane *(omissis)* ..I divieti *(omissis)* di sosta o di fermata non si applicano agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, nonché ai titolari di contrassegno di cui all'articolo 381, comma 2, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.	
d) nei centri abitati, i divieti di sosta sono imposti dalle ore 8 alle ore 20, salvo che, per motivate esigenze, sia necessaria una	**Art 7** 2. I divieti di sosta si intendono imposti dalle ore 8 alle ore 20, salvo che sia diversamente indicato nel relativo segnale.	

diversa regolamentazione, espressamente indicata nel relativo segnale; e) le aree destinate al parcheggio sono ubicate fuori della carreggiata e, comunque, in modo che i veicoli parcheggiati non ostacolino lo scorrimento del traffico; tali aree sono considerate ad uso pubblico nel caso in cui l'accesso sia indiscriminato, ancorché subordinato al pagamento di una tariffa o regolato da barriere o altri dispositivi mobili;	**Art 7** 6. Le aree destinate al parcheggio devono essere ubicate fuori della carreggiata e comunque in modo che i veicoli parcheggiati non ostacolino lo scorrimento del traffico. Tali aree sono considerate ad uso pubblico nel caso in cui l'accesso sia indiscriminato, ancorché subordinato al pagamento di una tariffa o regolato da barriere o altri dispositivi mobili.	
f) se è prevista la sosta o il parcheggio a pagamento, ovvero quando è prevista la custodia, anche quando l'area sia data in concessione ovvero sia disposta l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta, su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve essere riservata una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza pagamento, senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Le aree di cui alla presente lettera sono individuate con motivata determinazione, tenuto conto dell'esigenza di garantire un adeguato numero di stalli non assoggettati al pagamento, anche con limitazione temporale della durata del parcheggio. Tale obbligo non sussiste per le zone a traffico limitato, per le aree pedonali, per le zone definite "A" ai sensi dell'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444 ovvero per le altre zone di rilevanza urbanistica individuate dai Comuni;	**Art 7** 8. Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Il comune individua con motivata determinazione la quota di aree destinate al parcheggio senza custodia o senza dispositivi di controllo, tenuto conto dell'esigenza di garantire adeguato numero di stalli non assoggettati al pagamento, anche con limitazione temporale della durata del parcheggio. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 "area pedonale" e "zona a traffico limitato", nonché per quelle definite "A" dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla Giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico.	

g) i proventi delle aree di sosta o dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento nonché a interventi per il finanziamento del trasporto pubblico locale e per migliorare la mobilità urbana, con particolare riguardo alle persone con disabilità anche attraverso interventi finalizzati all'accessibilità urbana, alla realizzazione, manutenzione e allo sviluppo tecnologico degli stalli riservati alle persone con disabilità, nonché alle spese di accertamento delle relative violazioni.	7. I proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento nonché a interventi per il finanziamento del trasporto pubblico locale e per migliorare la mobilità urbana. **Nuova introduzione**	**La disposizione specifica che i proventi dei parcheggi a pagamento possono essere destinati anche a interventi per l'accessibilità urbana e la mobilità delle persone con disabilità, inclusi la realizzazione, la manutenzione, l'innovazione tecnologica e la tutela degli stalli loro riservati.**
3. I comuni possono individuare con ordinanza aree di sosta o di parcheggio riservate ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. Le aree di sosta sono delimitate dalla segnaletica verticale e orizzontale prevista nel regolamento adottato in attuazione dell'articolo 289. Le aree di parcheggio possono essere individuate anche sui marciapiedi, a condizione che siano dotate di apposite rastrelliere fissate al terreno e purché sia garantito un corridoio per la circolazione pedonale libero da ostacoli e di larghezza non inferiore a 1,5 metri, riducibile a un metro, qualora gli stalli non si estendano per più di 4,0 metri lungo il marciapiede. Le aree di sosta individuate sui marciapiedi sono, altresì, segnalate e delimitate da percorsi tattili ed elementi fisici previsti nel regolamento di cui al secondo periodo. Le aree di sosta riservate ai monopattini, quando non ubicate sui marciapiedi, possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro	**Art. 1 legge n.160/2019** 75-quinquiesdecies. (o*missis)*. I comuni, a condizione che il marciapiede, per dimensione e caratteristiche, lo consenta, possono individuare con ordinanza aree di sosta riservate ai monopattini anche sul marciapiede, purché nella parte rimanente dello stesso sia assicurata la regolare e sicura circolazione dei pedoni e delle persone con disabilità. Tale utilizzo deve essere indicato con la prescritta segnaletica verticale e orizzontale. Le aree di sosta riservate ai monopattini possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché' le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito internet istituzionale del comune.	

localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito internet istituzionale del comune. 4. Nei casi in cui sia stata vietata o limitata la sosta, possono essere accordati permessi subordinati a speciali condizioni e cautele ai veicoli utilizzati dagli esercenti la professione sanitaria nell'espletamento delle proprie mansioni. 5. Le modalità di rilascio del permesso rosa e dei contrassegni per la sosta dei residenti e le modalità di segnalazione degli stalli destinati alla sosta riservata di cui al comma 1, lettere c), i) ed l) sono definite dal regolamento adottato in attuazione dell'articolo 289.	**Art. 7** 4. Nei casi in cui sia stata vietata o limitata la sosta, possono essere accordati permessi subordinati a speciali condizioni e cautele ai veicoli riservati a servizi di polizia e a quelli utilizzati dagli esercenti la professione sanitaria nell'espletamento delle proprie mansioni, *(omissis)* **Nuova introduzione**	**La disposizione demanda al regolamento gli aspetti attuativi**

CAPO IV

DEI SERVIZI DI POLIZIA STRADALE E DELLE ATTIVITA AUSILIARIE

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 26 *Servizi di polizia stradale e coordinamento dei servizi* 1. Costituiscono servizi di polizia stradale: a) la prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale; b) la rilevazione dei sinistri stradali; c) la predisposizione e l'esecuzione dei servizi diretti a regolare il traffico; d) la scorta per la sicurezza della circolazione; e) la tutela e il controllo sull'uso della strada; f) il concorso alle operazioni di soccorso automobilistico e stradale in genere;	**Art. 11** 1. Costituiscono servizi di polizia stradale: a) la prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale; b) la rilevazione degli incidenti stradali; c) la predisposizione e l'esecuzione dei servizi diretti a regolare il traffico; d) la scorta per la sicurezza della circolazione; e) la tutela e il controllo sull'uso della strada. 2. Gli organi di polizia stradale concorrono, altresì, alle operazioni di soccorso automobilistico e stradale	

g) la collaborazione all'effettuazione di rilevazioni per studi sul traffico.	in genere. Possono, inoltre, collaborare all'effettuazione di rilevazioni per studi sul traffico.	
2. Ai servizi di polizia stradale provvede il Ministero dell'interno, salve le attribuzioni dei Comuni per quanto concerne i centri abitati.	**Art. 11 comma 3** 3. Ai servizi di polizia stradale provvede il Ministero dell'interno, salve le attribuzioni dei comuni per quanto concerne i centri abitati.	
3. L'espletamento dei servizi di polizia stradale previsti dal presente codice spetta in via principale alla specialità Polizia Stradale della Polizia di Stato in ambito extraurbano e ai Corpi e ai servizi di polizia municipale in ambito urbano.	**Art. 12, comma 1 lettere a) e e)** 1. L'espletamento dei servizi di polizia stradale previsti dal presente codice spetta: a) in via principale alla specialità Polizia Stradale della Polizia di Stato; (*omissis*) e) ai Corpi e ai servizi di polizia municipale, nell'ambito del territorio di competenza;	**La formulazione risponde ai criteri di riparto delle competenze nei comparti di specialità di cui alla Direttiva Minniti del 17.8.2017.**
4. L'espletamento dei servizi di polizia stradale in ambito autostradale spetta, in via esclusiva, alla Specialità Polizia Stradale della Polizia di Stato. Allo scopo di razionalizzare l'impegno degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27 e destinarli, in via prioritaria, all'esecuzione di servizi di polizia stradale di maggiore rilevanza per la sicurezza stradale, il Ministero dell'interno e gli enti locali, ciascuno nell'ambito di propria competenza, nell'espletamento dei servizi di polizia stradale di cui al presente articolo, che hanno un minore impatto sulla sicurezza stradale, promuovono e favoriscono l'impiego di ausiliari di cui all'articolo 28. Dall'attuazione della funzione prevista dal presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.	**Nuova introduzione** **Nuova introduzione**	**La formulazione risponde ai criteri di riparto delle competenze nei comparti di specialità di cui alla Direttiva Minniti del 17.8.2017** **Attuazione del criterio di delega riguardante il potenziamento delle attività degli ausiliari.** **La declinazione delle attività di competenza degli ausiliari è contenuta nell'articolo 28.**

Articolo 27 *Organi di polizia stradale* 1. Nel rispetto della priorità indicata dall'articolo 26 commi 3 e 4, e delle direttive impartite dal Ministro dell'interno, l'esercizio delle funzioni e dei compiti correlati all'esecuzione dei servizi di polizia stradale previsti dal presente codice spetta al personale che dipende da: a) Polizia di Stato; b) Arma dei carabinieri; c) Corpo della guardia di finanza; d) Corpi e servizi di polizia locale, delle città metropolitane, delle province, dei comuni, dei consorzi o delle associazioni e unioni dei comuni nell'ambito del territorio di rispettiva competenza; e) Corpo di polizia penitenziaria, in relazione ai compiti di istituto; f) Ispettorato Nazionale del Lavoro, in relazione ai compiti di istituto nonché degli Ispettorati del lavoro della Regione Siciliana e delle Province Autonome di Bolzano e Trento, in relazione ai compiti di istituto, e alle specifiche competenze e attribuzioni.	**Art. 12** 1. L'espletamento dei servizi di polizia stradale previsti dal presente codice spetta: a) *omissis*; b) alla Polizia di Stato; c) all'Arma dei carabinieri; d) al Corpo della guardia di finanza; d-bis) ai Corpi e ai servizi di polizia provinciale, nell'ambito del territorio di competenza; e) ai Corpi e ai servizi di polizia municipale, nell'ambito del territorio di competenza; f) *omissis* f-bis) al Corpo di polizia penitenziaria e al Corpo forestale dello Stato, in relazione ai compiti di istituto. **Lettera f) nuova introduzione**	**Si è ritenuto di attribuire la competenza generale al personale dell'Ispettorato del lavoro, in luogo di quella specifica attribuita dal d.lgs. 144/2008 in materia di legislazione sociale dei conducenti professionali, in relazione alla circostanza che lo stesso personale, nell'espletamento dell'attività ispettiva deve poter esercitare i relativi poteri di polizia stradale (ad es. la possibilità di intimare l'ALT ai veicoli in circolazione).**

2. Nel rispetto della priorità indicata dall'articolo 26 commi 3 e 4, subordinatamente all'assenza o al mancato intervento degli organi di cui ai commi 1 e 3, nell'ambito dell'effettivo servizio e nel territorio di competenza dell'Ufficio da cui dipendono, l'esercizio delle funzioni e dei compiti correlati all'esecuzione dei servizi di polizia stradale previsti dal presente codice spetta, inoltre, ai rimanenti ufficiali e agenti di polizia giudiziaria indicati nell'articolo 57, commi 1 e 2, del codice di procedura penale.	**Art. 12, comma 2** 2. L'espletamento dei servizi di cui all'articolo 11, comma 1, lettere a) e b), spetta anche ai rimanenti ufficiali e agenti di polizia giudiziaria indicati nell'articolo 57, commi 1 e 2, del codice di procedura penale.	**La norma è stata riformulata per chiarire che le funzioni degli stessi possono essere esercitate solo nell'ambito del relativo servizio e che si tratta di personale diverso da quello appartenente agli organi di cui al comma 1.**
3. Nei limiti dell'effettivo servizio e nel territorio di competenza dell'Ufficio da cui dipendono, le funzioni ed i compiti correlati alla prevenzione e all'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale nelle materie di specifica attribuzione dell'Ente o Amministrazione da cui dipendono, la regolazione del traffico e la tutela e il controllo sull'uso delle strade possono, inoltre, essere effettuati: a) dai funzionari del Ministero dell'interno, privi della qualificazione di cui al comma 5, comma 5, addetti al servizio di polizia stradale in ragione delle loro mansioni e dell'Ufficio da cui dipendono; b) dal personale delle articolazioni centrali e periferiche del competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; c) dal personale dell'ANAS S.p.a con compiti ispettivi o di vigilanza sulle infrastrutture stradali o autostradali di competenza; d) 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;	**Art. 12 comma 3** 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: (*omissis*) **Art. 12, comma 1** f) ai funzionari del Ministero dell'interno addetti al servizio di polizia stradale **Art. 12, comma 3** 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 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;	

e) dal personale degli uffici competenti in materia di viabilità delle società di gestione delle autostrade e altre strade in concessione, delle regioni, delle province e dei comuni, limitatamente alle violazioni commesse e ai fatti che si verificano sulle strade di proprietà degli enti da cui dipendono;	b) dal personale degli uffici competenti in materia di viabilità delle regioni, delle province e dei comuni, limitatamente alle violazioni commesse sulle strade di proprietà degli enti da cui dipendono; **Nuova introduzione "*dal personale degli uffici competenti in materia di viabilità delle società di gestione delle autostrade e altre strade in concessione*"**	**La specifica competenza al personale delle società concessionarie è stata introdotta per garantire loro l'esercizio delle funzioni proprie similmente a quanto previsto per l'ANAS, le Regioni, le province e i comuni.** **Si tratta di una disposizione parzialmente nuova: la legge 177/2024, con la norma safety car, aveva già previsto la possibilità di attribuire la funzione di regolazione del traffico a soggetti a ciò abilitati.**
f) dai dipendenti delle Regioni, Province e dei Comuni aventi la qualifica o le funzioni di cantoniere o assimilabile, limitatamente alle violazioni commesse e ai fatti che si verificano sulle strade o sui tratti di strade affidate alla loro sorveglianza; g) dal personale dell'ente ferrovie dello Stato e delle ferrovie e tramvie in concessione, che espletano mansioni ispettive o di vigilanza, nell'esercizio delle proprie funzioni e limitatamente alle violazioni commesse ed ai fatti che si verificano nell'ambito dei passaggi a livello dell'amministrazione di appartenenza; h) dal personale delle circoscrizioni aeroportuali dipendenti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, limitatamente alle violazioni commesse e ai fatti che si verificano nell'ambito delle aree di loro competenza;	c) dai dipendenti dello Stato, delle province e dei comuni aventi la qualifica o le funzioni di cantoniere, limitatamente alle violazioni commesse sulle strade o sui tratti di strade affidate alla loro sorveglianza; d) dal personale dell'ente ferrovie dello Stato e delle ferrovie e tramvie in concessione, che espletano mansioni ispettive o di vigilanza, nell'esercizio delle proprie funzioni e limitatamente alle violazioni commesse nell'ambito dei passaggi a livello dell'amministrazione di appartenenza; e) dal personale delle circoscrizioni aeroportuali dipendenti dal Ministero dei trasporti, nell'ambito delle aree di cui all'articolo 6, comma 7.	

i) dai militari del Corpo delle capitanerie di porto, dipendenti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito delle aree competenza.	f) dai militari del Corpo delle capitanerie di porto, dipendenti dal Ministero della marina mercantile, nell'ambito delle aree di cui all'articolo 6, comma 7.	
4. La scorta e l'attuazione dei servizi diretti ad assicurare la marcia delle colonne militari e l'accertamento delle violazioni correlate al comportamento di chiunque non abbia ottemperato alle segnalazioni, volte ad assicurare la marcia delle colonne militari stesse, spetta, inoltre, agli ufficiali, sottufficiali e militari di truppa delle Forze armate, appositamente qualificati con specifico attestato rilasciato dall'autorità militare competente.	**Art. 12, comma 4** 4. La scorta e l'attuazione dei servizi diretti ad assicurare la marcia delle colonne militari spetta, inoltre, agli ufficiali, sottufficiali e militari di truppa delle Forze armate, appositamente qualificati con specifico attestato rilasciato dall'autorità militare competente. **Articolo 22 Reg Es** 4. Il personale militare di cui all'articolo 12, comma 4, del codice, anche in esecuzione dell'articolo 192, commi 5 e 6, dello stesso codice, segnala agli organi di cui all'articolo 12, comma 1, del codice le infrazioni di chiunque non abbia ottemperato alle segnalazioni volte ad assicurare la marcia delle colonne militari.	**Le norme vigenti sono state modificate prevedendo la specifica funzione di accertamento delle violazioni, in luogo della mera segnalazione che non risulta più coerente con il nuovo impianto del procedimento sanzionatorio di cui al titolo III.**
5. Gli organi di polizia stradale di cui ai commi 1, 2 e 4 esercitano le funzioni e i compiti correlati all'esecuzione dei servizi di polizia stradale loro affidati in relazione agli ordinamenti e ai regolamenti interni delle stesse. Gli organi di cui al comma 3 esercitano le funzioni e i compiti correlati all'esecuzione dei servizi di polizia stradale loro affidati solo previo superamento di un esame di qualificazione secondo quanto stabilito con provvedimento del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	**Art. 22 Reg Es** 3. I servizi di polizia stradale sono espletati dagli appartenenti alle amministrazioni di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, del codice, in relazione agli ordinamenti e ai regolamenti interni delle stesse. **Art. 12** 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: (*omissis*).	**Il comma 5 rinvia ad un decreto MIT/INTERNO la definizione delle modalità di svolgimento dell'esame di qualificazione, oggi contenuta nell'art. 23 Reg. Es.**

6. I soggetti indicati nel presente articolo, quando non siano in uniforme, per espletare i propri compiti di polizia stradale devono rendersi riconoscibili mediante la tessera di riconoscimento personale rilasciata dalle Amministrazioni di appartenenza ovvero, limitatamente agli organi di polizia stradale di cui al comma 3, della speciale tessera rilasciata dalle Amministrazioni o Enti da cui dipendono, conforme al modello previsto dal regolamento adottato in attuazione di quanto previsto dall'articolo 289.	**Articolo 12** 5. I soggetti indicati nel presente articolo, eccetto quelli di cui al comma 3-bis, quando non siano in uniforme, per espletare i propri compiti di polizia stradale devono fare uso di apposito segnale distintivo, conforme al modello stabilito nel regolamento. **Articolo 24 Reg Es.** 3. Gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del codice, quando non sono in uniforme, *(omissis)* prima di qualsiasi accertamento o contestazione, esibiscono la speciale tessera rilasciata dalla competente amministrazione.	

Articolo 28 *Ausiliari di polizia stradale* 1. Al personale abilitato ai sensi del comma 5 possono essere affidati, limitatamente ai percorsi autorizzati, i servizi di scorta per la sicurezza della circolazione, nonché i connessi servizi di regolazione del traffico, nel rispetto delle prescrizioni imposte dagli enti proprietari delle strade nei provvedimenti di autorizzazione o richieste dagli altri organi di polizia stradale di cui all'articolo 27, comma 1. In particolare, il personale abilitato può essere autorizzato: a) a svolgere scorte tecniche ai veicoli eccezionali e ai trasporti in condizione di eccezionalità dipendenti da imprese autorizzate ai sensi del comma 13;	**Art 12** 3-bis. I servizi di scorta per la sicurezza della circolazione, nonché i conseguenti servizi diretti a regolare il traffico, di cui all'articolo 11, comma 1, lettere c) e d), possono inoltre essere effettuati da personale abilitato a svolgere scorte tecniche ai veicoli eccezionali e ai trasporti in condizione di eccezionalità, limitatamente ai percorsi autorizzati con il rispetto delle prescrizioni imposte dagli enti proprietari delle strade nei provvedimenti di autorizzazione o di quelle richieste dagli altri organi di polizia stradale di cui al comma 1.	
b) a svolgere scorte tecniche o servizi di regolazione del traffico nell'ambito di competizioni ciclistiche o podistiche su strada ovvero nel corso di allenamenti sulla strada organizzati da società sportive che svolgono attività agonistica.	**Articolo 9** 6-bis. Quando la sicurezza della circolazione lo renda necessario, nel provvedimento di autorizzazione di competizioni ciclistiche su strada, può essere imposta la scorta da parte di uno degli organi di cui all'articolo 12, comma 1, ovvero, in loro vece o in loro ausilio, di una scorta tecnica effettuata da persone munite di apposita abilitazione. Qualora sia prescritta la scorta di polizia, l'organo adito può autorizzare gli organizzatori ad avvalersi, in sua vece o in suo ausilio, della scorta tecnica effettuata a cura di personale abilitato, fissandone le modalità ed imponendo le relative prescrizioni.	**Introdotto espresso riferimento agli allenamenti su strada organizzati da società sportive agonistiche.**
2. Al personale abilitato ai sensi del comma 5 possono, altresì, essere affidati i servizi diretti a regolare il traffico inerenti allo svolgimento, in via principale, di una attività o servizio, connessi ad esigenze di regolazione della circolazione, se il predetto personale riveste la seguente qualifica:	**Nuova introduzione**	**Attuazione del criterio di delega riguardante il potenziamento delle attività degli ausiliari.** **Sono stati attribuiti poteri di regolazione del traffico**

a) dipendenti di imprese che effettuano lavori e depositi sulle strade, nell'ambito dell'area del cantiere in cui operano e nel tratto di strada che lo precede, nei limiti e alle condizioni imposte dalla prescritta autorizzazione ai sensi dell'articolo 41, comma 2; b) dipendenti ovvero soci di enti del terzo settore che operano nell'ambito di fiere, mercati, manifestazioni, feste o sagre di qualsiasi tipo, nei limiti ed alle condizioni imposte dall'autorizzazione di cui all'articolo 41, comma 1; c) dipendenti ovvero soci di enti del terzo settore, ovvero singoli cittadini volontari, che operano a supporto delle esigenze di mobilità scuola-casa dei minori di età, nei limiti e alle condizioni imposte dai comuni. 3. Previa nomina da parte dal Sindaco, le funzioni di prevenzione, accertamento e contestazione delle violazioni in materia di arresto, sosta e fermata nel territorio del comune, nonché la facoltà di disporre la rimozione o il	**Art. 12 bis** 1. Con provvedimento del sindaco possono essere conferite funzioni di prevenzione e accertamento di tutte le violazioni in materia di sosta nell'ambito delle aree oggetto dell'affidamento per la sosta regolamentata o a pagamento, aree verdi comprese, a	**senza poteri di accertamento delle violazioni:** **a) al personale dei cantieri per una maggiore sicurezza della circolazione durante le fasi di allestimento o rimozione e a tutela della propria incolumità;** **b) ai determinati soggetti che prestano la propria opera in occasione di fiere o mercati allo scopo di consentire agli organi di polizia stradale a competenza generale di concentrare il proprio servizio ai compiti istituzionali di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica;** **c) a determinati soggetti, in coerenza con le recenti proposte normative in tal senso, per regolarizzare la posizione di soggetti che già operano in regime di convenzione con i Comuni nello svolgimento della delicata funzione di tutela della sicurezza degli studenti e degli scolari sulla strada.**

blocco dei veicoli con cui sono state commesse tali violazioni, possono essere svolte dal personale abilitato ai sensi del comma 5 che ricopre le seguenti posizioni: a) dipendenti comunali; b) dipendenti delle società private e pubbliche esercenti la gestione della sosta tariffata o dei parcheggi a pagamento, nell'ambito delle aree oggetto dell'affidamento per la sosta regolamentata o a pagamento, comprese le aree verdi; tali dipendenti possono accertare violazioni relative all'arresto, alla sosta o alla fermata anche nelle aree immediatamente limitrofe alle aree oggetto dell'affidamento quando queste costituiscono lo spazio minimo indispensabile per compiere le manovre necessarie a garantire la concreta fruizione dello spazio di sosta regolamentata o del parcheggio oggetto dell'affidamento;	dipendenti comunali o delle società private e pubbliche esercenti la gestione della sosta di superficie a pagamento o dei parcheggi. (*omissis*) 2. Le funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta e di fermata sono svolte dal personale, nominativamente designato in tale funzione con il provvedimento del sindaco di cui al comma 1 (*omissis*). (*omissis*) 4. Al personale di cui al presente articolo è conferito il potere di contestazione delle infrazioni di cui agli articoli 7, 157 e 158, in ragione delle funzioni attribuibili ai sensi dei commi 1 e 2, nonché di disporre la rimozione dei veicoli ai sensi dell'articolo 159, limitatamente agli ambiti oggetto di affidamento di cui al presente articolo. Al suddetto personale è conferito il potere di contestazione nonché di redazione e sottoscrizione del verbale di accertamento delle violazioni di propria competenza. (*omissis*) Il personale dipendente dalle società di gestione dei parcheggi di cui al comma 1, primo periodo, ha possibilità di accertare violazioni relative alla sosta o alla fermata anche nelle aree immediatamente limitrofe alle aree oggetto dell'affidamento solo quando queste costituiscono lo spazio minimo indispensabile per compiere le manovre necessarie a garantire la concreta fruizione dello spazio di sosta regolamentata o del parcheggio oggetto dell'affidamento. 5. (omissis) I comuni possono conferire alle società di cui ai commi 1, 2 e 3 la facoltà di esercitare tutte le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, ivi compresi il rimborso delle spese, gli interessi e le penali. Le modalità operative e gli importi di tali azioni di recupero sono oggetto di negoziazione tra il soggetto concedente ed il concessionario.	

c) dipendenti delle aziende municipalizzate o delle imprese addette alla raccolta dei rifiuti urbani e alla pulizia delle strade nelle aree interessate dall'espletamento delle attività principali di competenza, nonché nelle aree limitrofe agli spazi adibiti alla raccolta dei rifiuti urbani; d) personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone, al quale possono essere attribuite, con le stesse modalità, anche funzioni di prevenzione e accertamento in materia di circolazione, fermata e sosta sulle corsie e strade ove transitano i veicoli adibiti al servizio di linea, nonché alle strade o aree limitrofe funzionali alla fruizione delle corsie o delle strade riservate al servizio di linea.	**Art. 12 bis** 1. (*omissis*) Con provvedimento del sindaco possono, inoltre, essere conferite a dipendenti comunali o a dipendenti delle aziende municipalizzate o delle imprese addette alla raccolta dei rifiuti urbani e alla pulizia delle strade funzioni di prevenzione e accertamento di tutte le violazioni in materia di sosta o di fermata connesse all'espletamento delle predette attività. 3. Le funzioni di cui al comma 1 possono essere conferite anche al personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone. A tale personale sono inoltre conferite, con le stesse modalità di cui al comma 1, le funzioni di prevenzione e accertamento in materia di circolazione, fermata e sosta sulle corsie e strade ove transitano i veicoli adibiti al servizio di linea. 4. Al personale di cui al presente articolo è conferito il potere di contestazione delle infrazioni di cui agli articoli 7, 157 e 158, in ragione delle funzioni attribuibili ai sensi dei commi 1 e 2, nonché di disporre la rimozione dei veicoli ai sensi dell'articolo 159, limitatamente agli ambiti oggetto di affidamento di cui al presente articolo. Al suddetto personale è conferito il potere di contestazione nonché di redazione e sottoscrizione del verbale di accertamento delle violazioni di propria competenza. Al personale di cui al comma 1, secondo periodo, e di cui al comma 3 è, altresì, conferito il potere di compiere accertamenti di violazioni in materia di sosta o di fermata in aree limitrofe a quelle oggetto dell'affidamento o di gestione dell'attività di propria competenza che sono funzionali, rispettivamente, alla gestione degli spazi per la raccolta dei rifiuti urbani o alla fruizione delle corsie o delle strade riservate al servizio di linea. (*omissis*)	

4. Al personale abilitato ai sensi del comma 5 può essere affidata l'attività di rilevazione dei sinistri stradali sulle strade diverse dalle autostrade e dalle strade extra urbane principali, quando, nell'immediatezza dell'evento, risultano solo danni a cose o infrastrutture e non sono, comunque, denunciate lesioni personali. Al personale di cui al primo periodo competono altresì, in occasione delle attività di rilevamento, i conseguenti compiti di regolazione del traffico.	**Nuova introduzione**	**L'attribuzione al personale ausiliario abilitato della competenza a rilevare incidenti stradali con soli danni alle cose consentirà di recuperare risorse umane e strumentali. Il risparmio economico, per lo Stato e per gli Enti locali, deriverebbe dal disimpegno delle risorse umane e strumentali oggi impiegate per rilevare gli incidenti con solo danni a cose, che hanno una rilevanza esclusivamente privatistica e i cui oneri sarebbero posti a carico degli utenti coinvolti nel sinistro che ne hanno fatto richiesta.**
5. Le abilitazioni allo svolgimento dei servizi di cui al presente articolo, che hanno validità quinquennale sull'intero ambito nazionale, sono rilasciate previo accertamento dell'assenza di precedenti penali o di carichi penali pendenti. Tale abilitazione è rilasciata dal Ministero dell'interno in relazione allo svolgimento delle funzioni di cui ai commi 1, 2 e 4 e dal Sindaco del comune ove ha sede l'impresa o l'associazione del richiedente in relazione alle funzioni di cui al comma 3.	**Art. 16 Reg. Es. Cds** 6. (omissis) L'autorizzazione allo svolgimento del servizio di scorta tecnica da parte dell'impresa e l'abilitazione del personale incaricato sono rilasciati da parte del Ministero dell'interno. **Art. 9** 6-ter. (*omissis*) L'abilitazione è rilasciata dal Ministero dell'interno.	**Mutuando dalle disposizioni previste in materia di abilitazione ai servizi di scorta tecnica (gara ciclistiche e trasporti eccezionali) si è previsto che per l'esercizio delle altre funzioni attribuite agli ausiliari dalla presente disposizione è prevista l'autorizzazione rilasciata dal Ministero dell'interno.**

L'abilitazione allo svolgimento delle funzioni di cui al comma 3 è rilasciata dal Sindaco del comune ove ha sede l'impresa o l'associazione del richiedente.	**Art. 12 bis** 1. Con provvedimento del sindaco possono essere conferite funzioni di prevenzione e accertamento di tutte le violazioni in materia di sosta nell'ambito delle aree oggetto dell'affidamento per la sosta regolamentata o a pagamento, aree verdi comprese (*omissis*).	**Con riferimento alle attività di regolazione della sosta si è attribuita competenza di carattere generale e a valenza nazionale al sindaco allo scopo di evitare di duplicare la formazione in caso di trasferimento del personale abilitato da un comune all'altro come sembrerebbe richiedere la norma vigente.**
Le abilitazioni di cui al primo e secondo periodo sono rilasciate previo accertamento dell'assenza di precedenti penali o di carichi penali pendenti. Le medesime hanno validità per cinque anni sull'intero ambito nazionale.	**Nuova introduzione**	**Le disposizioni sono introdotte per garantire che le abilitazioni (anche quelle rilasciate dal sindaco) abbiano validità sull'intero territorio nazionale, durata temporanea e siano rilasciate esclusivamente a soggetti in possesso dei requisiti di affidabilità, prevedendo altresì meccanismi di sospensione o revoca in caso di perdita dei requisiti o di gravi abusi nell'esercizio delle funzioni.**
6. Le abilitazioni di cui al comma 5 possono essere sospese o revocate quando vengono meno i requisiti che ne avevano determinato il rilascio ovvero in caso di gravi violazioni nell'esercizio delle funzioni ausiliarie. La sospensione o la revoca dell'abilitazione è disposta con provvedimento motivato dell'autorità competente al rilascio.	**Nuova introduzione**	

7. Con provvedimento del Ministero dell'interno, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono definiti: a) i requisiti personali, le materie e la durata dei corsi di formazione e degli esami di abilitazione e le modalità di rilascio e rinnovo dell'abilitazione del personale abilitato allo svolgimento dei servizi ausiliari; b) i requisiti e le modalità di rilascio e rinnovo dell'autorizzazione per le imprese abilitate a svolgere scorte tecniche a trasporti e veicoli eccezionali, nonché le caratteristiche dei veicoli e le attrezzature di cui devono essere dotati; c) i casi in cui le abilitazioni possono essere sospese o revocate.	**Art. 16 Reg. Es. Cds** 6. (*omissis*) Con disciplinare tecnico approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, da pubblicare nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica, sono stabiliti i requisiti e le modalità per l'autorizzazione delle imprese allo svolgimento del servizio di scorta tecnica e per l'abilitazione delle persone atte ad eseguire la scorta tecnica. Con lo stesso disciplinare tecnico sono stabiliti i dispositivi supplementari di cui devono essere dotati gli autoveicoli adibiti al servizio di scorta tecnica, le modalità di svolgimento della stessa, nonché le eventuali ulteriori comunicazioni. (*omissis*) **Art. 9 cds** 6-ter. Con disciplinare tecnico, approvato con provvedimento dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'interno, sono stabiliti i requisiti e le modalità di abilitazione delle persone autorizzate ad eseguire la scorta tecnica ai sensi del comma 6-bis, i dispositivi e le caratteristiche dei veicoli adibiti al servizio di scorta nonché le relative modalità di svolgimento. (*omissis*)	
8. Per ciascuna categoria di personale abilitato nelle ipotesi di cui ai commi 1, 2, 3 e 4, con disciplinare tecnico, approvato con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'interno, sono stabiliti: a) la tessera di riconoscimento, l'equipaggiamento e l'abbigliamento di cui è dotato il personale adibito ai servizi ausiliari, allo scopo di garantirne l'immediata riconoscibilità;	**Nuova introduzione**	**Il comma 8 inserito nel codice riproduce per tutti i servizi la disciplina ora limitata ai soli servizi di scorta tecnica per competizioni ciclistiche (art 9 Cds) e trasporto eccezionale (art 16 Reg. Es. Cds).**

b) le modalità di svolgimento delle attività ausiliarie connesse alle funzioni e ai compiti svolti in via principale; c) i dispositivi supplementari di cui sono dotati i veicoli adibiti al servizio di scorta tecnica o di regolazione del traffico, nonché gli ulteriori equipaggiamenti e i dispostivi necessari per lo svolgimento dell'attività ausiliaria.		
9. Durante lo svolgimento delle proprie mansioni e nei limiti dell'effettivo servizio svolto, il personale abilitato di cui ai commi 3 e 4 riveste la qualifica di pubblico ufficiale. Gli atti di accertamento delle violazioni svolti dal personale abilitato ai sensi del comma 3 e i rilievi effettuati dal personale abilitato ai sensi del comma 4 sono atti pubblici e possono essere utilizzati per ogni finalità consentita dalla legge, anche allo scopo di ottenere il risarcimento dei danni conseguenti da sinistri stradali. Il personale abilitato di cui ai commi 1 e 2, riveste la qualifica di incaricato di pubblico servizio durante lo svolgimento delle proprie mansioni e nei limiti dell'effettivo servizio svolto.	**Art. 12 bis** 2. (*omissis*) Tale personale, durante lo svolgimento delle proprie mansioni, riveste la qualifica di pubblico ufficiale. **Nuova introduzione**	**Il comma 9 integra la formulazione del vigente articolo 12-bis al fine di richiamare principi ordinamentali generali parzialmente riprodotti nell'art. 12-bis vigente.** **Si precisa, peraltro, che i soggetti diversi dagli organi di polizia stradale e dagli ausiliari rivestono la qualifica di incaricato di pubblico servizio.**
10. Gli atti conseguenti al rilevamento dei sinistri stradali da parte del personale abilitato sono trasmessi, nei termini e con le modalità determinate con provvedimento del Ministero dell'interno, agli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27, comma 1, competenti per territorio. In caso di sinistri avvenuti su strade provinciali o metropolitane, gli atti di cui al primo periodo sono trasmessi anche all'ente proprietario della strada e alla polizia provinciale o metropolitana, laddove istituita. Sulla base degli atti trasmessi ai sensi del primo periodo, i competenti organi di polizia stradale provvedono all'accertamento e alla contestazione delle eventuali violazioni riscontrabili sulla base della dinamica		**La formulazione del comma 10 è finalizzata ad estendere la procedura di trattazione degli atti posta in essere dagli organi ausiliari ed ora limitata alle violazioni inerenti alla sosta anche al rilevamento degli incidenti stradali.**

del sinistro e delle tracce rilevate. Per la redazione della documentazione relativa al sinistro e per il conseguente accertamento delle relative violazioni è sempre possibile ricorrere all'uso della tecnologia digitale e a strumenti elettronici e fotografici. 11. L'attività sanzionatoria conseguente all'accertamento delle violazioni oggetto di rilevazione da parte del personale abilitato ai sensi del comma 3, la notifica successiva alla redazione del verbale di contestazione da parte del medesimo personale e l'organizzazione del relativo servizio sono di competenza dell'amministrazione competente attraverso gli uffici o i comandi a ciò preposti, cui compete anche l'attività di verifica sull'operato del personale abilitato. I comuni possono conferire ai soggetti affidatari della gestione della sosta regolamentata, dei parcheggi a pagamento e dei servizi di trasporto pubblico locale la facoltà di esercitare le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, comprensive di rimborsi spese, interessi e penali secondo le modalità definite nei relativi atti di affidamento. Per l'accertamento e per la redazione dei verbali di contestazione è sempre possibile ricorrere all'uso della tecnologia digitale e a strumenti elettronici e fotografici. 12. Nel caso di servizi ausiliari affidati a dipendenti di imprese o associazioni private, gli oneri relativi alla formazione, all'abilitazione e allo svolgimento dei servizi restano a carico delle imprese o associazioni di appartenenza, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.	**Art. 12 bis** 5. L'attività sanzionatoria di cui al presente articolo, successiva all'emissione del verbale da parte del personale, e l'organizzazione del relativo servizio sono di competenza dell'amministrazione comunale attraverso gli uffici o i comandi a ciò preposti, a cui compete anche tutta l'attività autorizzativa e di verifica sull'operato. I comuni possono conferire alle società di cui ai commi 1, 2 e 3 la facoltà di esercitare tutte le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, ivi compresi il rimborso delle spese, gli interessi e le penali. *(omissis)*. 6. Ai fini dell'accertamento nonché per la redazione della documentazione in ordine alle violazioni di cui al presente articolo è possibile ricorrere all'uso della tecnologia digitale e a strumenti elettronici e fotografici. **Nuova introduzione**	**La disposizione è introdotta per attribuire integralmente ai soggetti interessati e ai richiedenti privati i costi della formazione, dell'abilitazione e dell'impiego del personale autorizzato, assicurando l'invarianza degli oneri a carico della finanza pubblica.**

13. L’autorizzazione delle imprese per eseguire la scorta tecnica ai veicoli o trasporti eccezionali è rilasciata dal Prefetto del luogo in cui hanno sede e ha validità pari a cinque anni.	**Art. 16 Reg. Es. Cds** 6. (*omissis*) L'autorizzazione allo svolgimento del servizio di scorta tecnica da parte dell'impresa e l'abilitazione del personale incaricato sono rilasciati da parte del Ministero dell’interno.	

Articolo 29 *Funzioni e compiti strumentali all'esecuzione dei servizi di polizia stradale in generale* 1. Per l'esecuzione dei servizi di polizia stradale di cui all'articolo 26, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27 possono: a) intimare l'ALT a tutti gli utenti della strada per l'esecuzione delle attività di controllo mediante segnalazioni manuali quando sono in uniforme o con l'impiego dell'apposito segnale distintivo di cui al regolamento attuativo di cui all'articolo 289;	**Art. 192** 1. Coloro che circolano sulle strade sono tenuti a fermarsi all'invito dei funzionari, ufficiali ed agenti ai quali spetta l'espletamento dei servizi di polizia stradale, quando siano in uniforme o muniti dell'apposito segnale distintivo.	
b) richiedere a tutti gli utenti della strada di esibire ogni documento che, ai sensi delle norme in materia di circolazione stradale del presente codice, deve avere con sé o deve essere esibito a loro richiesta;	2. I conducenti dei veicoli sono tenuti ad esibire, a richiesta dei funzionari, ufficiali e agenti indicati nel comma 1, il documento di circolazione e la patente di guida, se prescritti, e ogni altro documento che, ai sensi delle norme in materia di circolazione stradale, devono avere con sé.	
c) richiedere l'esibizione delle autorizzazioni o concessioni rilasciate ai sensi del titolo VII;	**Art. 27** 10. Chiunque intraprende lavori, effettua occupazioni o esegue depositi interessanti le strade o autostrade e le relative pertinenze per le quali siano prescritti provvedimenti autorizzatori deve tenere, nel luogo dei lavori, dell'occupazione o del deposito, il relativo atto autorizzatorio o copia conforme, che è tenuto a presentare ad ogni richiesta dei funzionari, ufficiali o agenti indicati nell'art. 12.	
d) richiedere l'esibizione del segnale mobile di pericolo di cui all'articolo 73, comma 6, e degli altri equipaggiamenti che, ai sensi delle norme del presente codice, devono trovarsi a bordo del veicolo per essere utilizzati dal conducente o dai passeggeri nei casi richiesti;	**Art. 192** 3.I funzionari, ufficiali ed agenti, di cui ai precedenti commi possono: - procedere ad ispezioni del veicolo al fine di verificare l'osservanza delle norme relative alle caratteristiche o all'equipaggiamento del veicolo medesimo;	

	Art. 358 Reg. Es. 1 . Il segnale mobile di pericolo indicato nell'art. 162, comma 2, del codice, che fa parte dell'equipaggiamento dei veicoli (omissis).	
e) procedere ad ispezioni di veicoli, compresi quelli destinati a privata dimora quando si trovano in circolazione sulla strada, al fine di verificare l'osservanza delle norme relative alle caratteristiche e all'equipaggiamento del veicolo medesimo;	**Art. 192** 3. I funzionari, ufficiali ed agenti, di cui ai precedenti commi, possono: - procedere ad ispezioni del veicolo al fine di verificare l'osservanza delle norme relative alle caratteristiche e all'equipaggiamento del veicolo medesimo; (*omissis*)	
f) procedere ad ispezioni di ogni luogo, diverso dalla privata dimora, al fine di verificare l'osservanza delle norme del presente codice relative alla costruzione o manutenzione delle strade, di accessi, di siepi, di piantagioni, della pubblicità e dell'occupazione del suolo stradale e delle relative pertinenze;	**Art 13 L 689/1981** 1 Gli organi addetti al controllo sull'osservanza delle disposizioni per la cui violazione è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro possono, per l'accertamento delle violazioni di rispettiva competenza, assumere informazioni e procedere a ispezioni di cose e di luoghi diversi dalla privata dimora, a rilievi segnaletici, descrittivi e fotografici e ad ogni altra operazione tecnica.	
g) nel rispetto della riservatezza personale e dei limiti e condizioni indicate nel titolo III, effettuare riprese fotografiche, video o registrazioni audio allo scopo di accertare violazioni;	**Nuova introduzione**	**La disposizione è introdotta per attribuire agli organi di polizia stradale il potere di utilizzare strumenti di documentazione audiovisiva e sonora ai fini dell'accertamento delle violazioni, nel rispetto**

h) richiedere a tutti gli utenti della strada di presentarsi, entro il termine stabilito nell'invito loro consegnato o notificato, ad uffici di polizia per fornire informazioni o esibire documenti ai fini dell'accertamento delle violazioni amministrative o della rilevazione di sinistri previsti dal presente codice. L'invito a presentarsi per esibire i documenti 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 della violazione o del rilievo del sinistro;	**Articolo 180** 8. Chiunque senza giustificato motivo non ottempera all'invito dell'autorità di presentarsi, entro il termine stabilito nell'invito medesimo, ad uffici di polizia per fornire informazioni o esibire documenti ai fini dell'accertamento delle violazioni amministrative previste dal presente codice (*omissis*) 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.	**delle garanzie in materia di riservatezza e delle condizioni previste dal Codice.**
i) al fine di accertare violazioni delle norme del presente codice, nei casi in cui vi sia fondato sospetto della loro commissione, effettuare prelievi di campioni di cose, merci o di sostanze trasportate sui veicoli o in luoghi, diversi dalla privata dimora, che formano oggetto di occupazione o deposito sul suolo stradale. L'esito dell'analisi dei campioni prelevati è comunicato dagli organi di polizia insieme al verbale di contestazione della violazione. Si applicano, in quanto compatibili, le	**Art 13 L 689/1981** 1 Gli organi addetti al controllo sull'osservanza delle disposizioni per la cui violazione è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro possono, per l'accertamento delle violazioni di rispettiva competenza, assumere informazioni e procedere a ispezioni di cose e di luoghi diversi dalla privata dimora, a rilievi segnaletici, descrittivi e fotografici e ad ogni altra operazione tecnica. **Articolo 15 L 689/1981** Se per l'accertamento della violazione sono compiute analisi di campioni, il dirigente del laboratorio deve comunicare all'interessato, a mezzo di lettera raccomandata con avviso di ricevimento, l'esito dell'analisi.	

disposizioni dell'articolo 15, della legge 24 novembre 1981, n. 681; l) fuori dai casi in cui devono essere applicate le sanzioni amministrative accessorie riguardanti la marcia dei veicoli di cui all'articolo 131, ordinare di non proseguire la marcia al conducente di un veicolo, qualora i dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione o i pneumatici, ovvero le caratteristiche costruttive o di equipaggiamento essenziali per la sicurezza, presentino difetti o irregolarità tali da determinare grave pericolo per la propria e altrui sicurezza tenuto anche conto delle condizioni atmosferiche o della strada; m) ordinare ai conducenti dei veicoli sprovvisti di mezzi antisdrucciolevoli, quando questi siano prescritti, di fermarsi o di proseguire la marcia con l'osservanza di specifiche cautele. 2. Per lo svolgimento dei controlli necessari ai fini dell'espletamento del servizio, gli organi di polizia stradale possono, con le modalità stabilite nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289: a) per motivi di polizia giudiziaria o di pubblica sicurezza formare posti di blocco, anche attraverso l'uso di mezzi atti ad assicurare, senza pericolo di sinistri, il graduale arresto dei veicoli che non si fermano nonostante l'ordine intimato con idonei segnali; b) per i motivi indicati nella lettera a), nonché per la tutela della sicurezza stradale, disporre il graduale rallentamento dei veicoli e formare posti di controllo sulla carreggiata.	**Art. 192, comma 3, cds** 3. I funzionari, ufficiali ed agenti, di cui ai precedenti commi possono: - ordinare di non proseguire la marcia al conducente di un veicolo, qualora i dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione o i pneumatici presentino difetti o irregolarità tali da determinare grave pericolo per la propria e altrui sicurezza, tenuto anche conto delle condizioni atmosferiche o della strada; - ordinare ai conducenti dei veicoli sprovvisti di mezzi antisdrucciolevoli, quando questi siano prescritti, di fermarsi o di proseguire la marcia con l'osservanza di specifiche cautele. **Articolo 192** 4. Gli organi di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza possono, per controlli necessari ai fini dell'espletamento del loro servizio, formare posti di blocco e, in tal caso, usare mezzi atti ad assicurare, senza pericolo di incidenti, il graduale arresto dei veicoli che non si fermino nonostante l'ordine intimato con idonei segnali. Le caratteristiche di detti mezzi, nonché le condizioni e le modalità del loro impiego, sono stabilite con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e della giustizia. **Nuova introduzione**	**La previsione della lett. b) è finalizzata a regolamentare i posti di controllo effettuati con veicoli che stazionano in**

		luoghi dove la sosta non sarebbe consentita.
3. Al solo fine di dare esecuzione alle funzioni e ai compiti di cui ai commi 1 e 2 e nell'ambito dell'effettivo servizio svolto, gli organi di polizia stradale possono accedere gratuitamente all'Archivio Nazionale dei Veicoli e all'Anagrafe Nazionale degli abilitati alla guida nonché a tutte le altre banche dati o archivi, gestiti da pubbliche amministrazioni.	**Nuova formulazione**	**La nuova formulazione è finalizzata a chiarire che l'accesso all'ANV e all'ANG sarà a titolo gratuito non solo per il Ministero dell'interno (come attualmente previsto) ma anche per tutte le altre amministrazioni che adesso provvedono al pagamento di un corrispettivo.** **L'accesso gratuito è connesso alla digitalizzazione dei documenti di guida e di circolazione alla verifica della validità dei relativi documenti nonché al regime di applicazione delle sanzioni amministrative accessorie che sono state semplificate con annotazione negli archivi in argomento.**
4. Fuori dai casi in cui si applica la sanzione amministrativa accessoria della rimozione del veicolo di cui all'articolo 132, al fine di garantire il ripristino della sicurezza stradale, gli organi di polizia stradale possono procedere alla rimozione del veicolo in tutti i casi in cui la sosta dello stesso costituisca pericolo o intralcio per la circolazione e non	**Art. 159** Gli organi di polizia, di cui all'art. 12, dispongono la rimozione dei veicoli: c) in tutti gli altri casi in cui la sosta sia vietata e costituisca pericolo o grave intralcio alla circolazione	

possa essere, per qualsiasi causa, spostato dalla sede stradale a cura dell'interessato. Gli organi di polizia stradale possono, altresì, disporre la rimozione ovvero lo spostamento di veicoli, anche lasciati in sosta regolare sulla strada, quando ciò sia imposto da inderogabili ragioni sopravvenute di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica. Nel caso previsto dal secondo periodo, la rimozione ovvero lo spostamento è compiuto senza oneri per il proprietario del veicolo o per altro obbligato in solido. Nei casi previsti dal presente comma si applicano le disposizioni dell'articolo 132.	**Nuova introduzione**	**La disposizione è introdotta per consentire agli organi di polizia stradale di rimuovere o spostare i veicoli quando ciò sia necessario per sopravvenute esigenze di ordine e sicurezza pubblica, assicurando il tempestivo ripristino della sicurezza e della fluidità del traffico.**
5. Nell'esecuzione di tutti i servizi di polizia stradale di cui all'articolo 1.IV.1, allo scopo di verificare l'efficienza dei veicoli in circolazione e dei relativi dispositivi, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27 possono: a) disporre accertamenti tecnici quando vi sia fondato motivo che il veicolo abbia subito modifiche a caratteristiche costruttive o funzionali essenziali per la sicurezza ovvero che presenti gravi vizi o avarie che ne compromettono la sicurezza, anche scortando il veicolo o facendolo trainare in condizioni di sicurezza presso la più vicina officina autorizzata ad effettuare revisioni per sottoporlo alle necessarie verifiche tecniche. Le spese degli accertamenti tecnici sono poste a carico del conducente e degli altri soggetti obbligati in solido;	**Nuova introduzione** **Art. 78** 3. Chiunque circola con un veicolo al quale siano state apportate modifiche alle caratteristiche indicate nel certificato di omologazione o di approvazione e nella carta di circolazione, oppure con il telaio modificato e che non risulti abbia sostenuto, con esito favorevole, le prescritte visita e prova, ovvero circola con un veicolo al quale sia stato sostituito il telaio in tutto o in parte e che non risulti abbia sostenuto con esito favorevole le prescritte visita e prova, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731.	**L'introduzione della lettera a) costituisce esplicitazione ed attuazione degli atti di accertamento di cui alla legge n. 689/1981.**

b) sottoporre il veicolo e il relativo carico a verifiche della massa attraverso strumenti di pesatura, pubblici o privati, in regola con le verifiche di legge. Le spese della pesatura sono poste a carico del conducente e degli altri soggetti obbligati in solido; c) disporre l'accertamento della funzionalità del tachigrafo o del limitatore di velocità, anche scortando il veicolo o facendolo trainare in condizioni di sicurezza presso la più vicina officina autorizzata per l'installazione o riparazione, quando vi è fondato motivo di ritenere che i predetti dispositivi siano alterati, manomessi o comunque non funzionanti. Le spese per l'accertamento ed il ripristino della funzionalità del limitatore di velocità o del cronotachigrafo sono in ogni caso a carico del proprietario del veicolo o del titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose o di persone in solido.	**Art. 167** 1.I veicoli a motore ed i rimorchi non possono superare la massa complessiva indicata sulla carta di circolazione. *(omissis)* 12. Costituiscono fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo statico in regola con le verifiche di legge e di quelli in dotazione agli organi di polizia, nonché i documenti di accompagnamento previsti da disposizioni di legge. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido. 12-bis. Costituiscono altresì fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Le spese per l'accertamento sono a carico dei soggetti di cui al comma 9 in solido. **Articolo 179** 6 bis. Quando si abbia fondato motivo di ritenere che il cronotachigrafo o il limitatore di velocità siano alterati, manomessi ovvero comunque non funzionanti, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, anche scortando il veicolo o facendolo trainare in condizioni di sicurezza presso la più vicina officina autorizzata per l'installazione o riparazione, possono disporre che sia effettuato l'accertamento della funzionalità dei dispositivi stessi. Le spese per l'accertamento ed il ripristino della funzionalità del limitatore di velocità o del cronotachigrafo sono in ogni caso a carico del proprietario del veicolo o del titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose o di persone in solido.	**Il comma b) esplicita il potere di pesatura, attualmente già desumibile dall'intera disciplina dell'art. 167 del codice vigente, poiché l'accertamento del sovraccarico presuppone necessariamente l'operazione di pesatura, e supportato dai poteri di controllo degli organi di polizia stradale ex art. 192 CdS. Precisa altresì che le spese della pesatura sono a carico del conducente e dei soggetti obbligati in solido.**

Articolo 30 *Funzioni e compiti relativi ai servizi di regolazione del traffico e di scorta* 1. Per l'esecuzione dell'attività di regolazione del traffico e di scorta di cui all'articolo 26, comma 1, lettere c) e d), gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27 e gli ausiliari di cui all'articolo 28, commi 1, 2 e 4 possono: a) intimare agli utenti della strada di arrestarsi e non proseguire la marcia fino a loro ordine, mediante segnalazioni manuali quando sono in uniforme o altrimenti riconoscibili o con l'impiego dell'apposito segnale distintivo di cui all'articolo 29, comma 1, lettera a); b) per esigenze connesse alla fluidità, alla sicurezza della circolazione o alla protezione degli operatori stradali, far accelerare o rallentare la marcia dei veicoli, fermare o dirottare correnti veicolari o singoli veicoli, nonché dare gli ordini necessari a risolvere situazioni contingenti, anche se in contrasto con la segnaletica esistente o con le norme di circolazione; c) effettuare segnalazioni manuali finalizzate a regolare il deflusso alternato delle correnti di traffico presso le intersezioni attraverso i segnali manuali di cui al regolamento attuativo di cui all'articolo 289.	**Riformulazione (vedi nota)** **Articolo 192** 1. Coloro che circolano sulle strade sono tenuti a fermarsi all'invito dei funzionari, ufficiali ed agenti ai quali spetta l'espletamento dei servizi di polizia stradale, quando siano in uniforme o muniti dell'apposito segnale distintivo. **Art 43** 5. Gli agenti, per esigenze connesse con la fluidità o con la sicurezza della circolazione o con la protezione degli operatori stradali, possono altresì far accelerare o rallentare la marcia dei veicoli, fermare o dirottare correnti veicolari o singoli veicoli, nonché dare altri ordini necessari a risolvere situazioni contingenti, anche se in contrasto con la segnaletica esistente, ovvero con le norme di circolazione. **Art. 42 Reg. Es. Cds** 3. Il regime di transito attraverso una strettoia di larghezza inferiore a 5,60 m può essere regolato in tre modi: a) omissis b) TRANSITO ALTERNATO DA MOVIERI. Questo sistema richiede due movieri muniti di apposita paletta, posti a ciascuna estremità della strettoia, i quali presentano al traffico uno la faccia verde, l'altro la faccia rossa della paletta. **Art. 181 reg es cds**	**I poteri di segnalazione oggi previsti dall'art. 43 per gli organi di polizia stradale sono stati estesi agli ausiliari al fine di consentire loro l'esercizio delle funzioni di regolazione del traffico e di scorta tecnica**

	1. Ferme restando le disposizioni contenute nell'art. 43 del codice, per consentire il deflusso delle correnti veicolari di svolta a sinistra, fermando le correnti veicolari dirette provenienti in senso contrario, gli agenti preposti alla regolazione del traffico devono effettuare il segnale manuale con le braccia distese orizzontalmente e perpendicolarmente tra loro, dirette rispettivamente verso la direzione di provenienza e di destinazione della o delle correnti di svolta. 2. Altre segnalazioni manuali degli agenti preposti alla regolazione del traffico sono: a) l'oscillazione di una luce rossa con significato di "arresto" per gli utenti della strada verso i quali la luce rossa è diretta; b) l'intimazione dell'alt o di via libera effettuata con l'apposito segnale distintivo di cui all'art. 24.	
2. Con il regolamento da adottarsi ai sensi dell'articolo 289, sono precisate le ulteriori segnalazioni necessarie per la regolazione del traffico, le modalità e i mezzi per rendere facilmente riconoscibili e visibili a distanza, di giorno e di notte, gli agenti preposti alla regolazione del traffico e i loro ordini.	**Art 43** 6 Nel regolamento sono precisate altre segnalazioni eventualmente necessarie per la regolazione del traffico, nonché modalità e mezzi per rendere facilmente riconoscibili e visibili a distanza, sia di giorno che di notte, gli agenti preposti alla regolazione del traffico e i loro ordini, anche a mezzo di apposito segnale distintivo.	
3. Le prescrizioni comunicate mediante segnalazioni eseguite dagli organi di polizia stradale e dagli ausiliari prevalgono su ogni altra prescrizione comunicata a mezzo della segnaletica stradale ovvero delle norme di circolazione.	**Articolo 43** 2. Le prescrizioni date mediante segnalazioni eseguite dagli agenti annullano ogni altra prescrizione data a mezzo della segnaletica stradale ovvero delle norme di circolazione.	
4. Sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da sinistro da altri eventi imprevedibili, il rallentamento	**Articolo 43** 5-bis. Sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o da altri eventi imprevedibili, il rallentamento graduale	

graduale della marcia dei veicoli e l'eventuale regolazione del flusso veicolare può avvenire anche mediante l'impiego di veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27 nonché degli ausiliari di cui all'articolo 28, comma 1, lettera a). I veicoli, impiegati nelle attività di cui al primo periodo, devono tenere in funzione il dispositivo supplementare a luce lampeggiante unitamente a un pannello rettangolare recante la scritta: "auto di sicurezza - safety car". Con apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministero dell'interno, sono stabilite le modalità di esecuzione della procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi.	della marcia dei veicoli e l'eventuale regolazione del flusso veicolare può avvenire anche mediante l'impiego di veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1, 2 e 3, nonché dei soggetti in possesso dell'abilitazione prevista dal comma 3-bis del medesimo articolo 12. 5-ter. I veicoli di cui al comma 5-bis, impiegati nelle attività di cui al medesimo comma, devono tenere in funzione il dispositivo supplementare a luce lampeggiante unitamente a un pannello rettangolare recante la scritta: "auto di sicurezza - safety car". Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare, d'intesa con il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le modalità di esecuzione della procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare nei casi di cui al comma 5-bis nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi.	

Articolo 31 *Funzioni e compiti relativi al rilievo di sinistri stradali* 1. Per l'esecuzione dell'attività di rilievo dei sinistri stradali, fatte salve le norme del codice di procedura penale per i fatti costituenti reato, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 1.IV.2 e gli ausiliari di cui all'articolo 1.IV.3, comma 4 possono: a) assumere informazioni, acquisire documenti e procedere a ispezioni di veicoli, cose e luoghi diversi dalla privata dimora, a rilievi segnaletici, descrittivi e fotografici e ad ogni altra operazione tecnica necessaria alle operazioni di rilevamento;	**Nuova introduzione** **Art. 13 legge n. 689/1981** 1.Gli organi addetti al controllo sull'osservanza delle disposizioni per la cui violazione è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro possono, per l'accertamento delle violazioni di rispettiva competenza, assumere informazioni e procedere a ispezioni di cose e di luoghi diversi dalla privata dimora, a rilievi segnaletici, descrittivi e fotografici e ad ogni altra operazione tecnica. *(omissis)*	**L'introduzione costituisce esplicitazione ed attuazione degli atti di accertamento di cui alla legge n. 689/1981**
b) ordinare che i veicoli coinvolti in sinistri siano immediatamente rimossi dalla sede stradale e trasportati in luoghi idonei, posti fuori dalla strada, con oneri integralmente a carico degli interessati, ad eccezione unicamente dell'esecuzione, con assoluta urgenza, degli eventuali rilievi necessari per accertare le modalità del sinistro.	**Art. 159** 1. Gli organi di polizia, di cui all'art. 12, dispongono la rimozione dei veicoli: (*omissis*) c) in tutti gli altri casi in cui la sosta sia vietata e costituisca pericolo o grave intralcio alla circolazione **Art. 189** 3.Ove dall'incidente siano derivati danni alle sole cose, i conducenti e ogni altro utente della strada coinvolto devono inoltre, ove possibile, evitare intralcio alla circolazione, secondo le disposizioni dell'art. 161. Gli agenti in servizio di polizia stradale, in tali casi, dispongono l'immediata rimozione di ogni intralcio alla circolazione, salva soltanto l'esecuzione, con assoluta urgenza, degli eventuali rilievi necessari per appurare le modalità dell'incidente.	
2. Nel rispetto delle disposizioni in materia di riservatezza dei dati personali, e fatte salve le disposizioni del codice di procedura penale per i fatti costituenti reato, gli interessati possono chiedere agli organi di polizia stradale, ai sensi	**Art. 11** 4. Gli interessati possono chiedere agli organi di polizia di cui all'articolo 12 le informazioni acquisite relativamente alle modalità dell'incidente, alla residenza ed al domicilio delle parti, alla copertura	

della legge 7 agosto 1990, n. 241, copia degli atti contenenti le informazioni acquisite relative ai sinistri da loro rilevati o relative ai sinistri rilevati dagli ausiliari di cui all'articolo 28, comma 4. 3. In ogni caso di sinistro, gli organi di polizia stradale di cui all'art 27 e gli ausiliari di cui all'articolo 28, comma 4 forniscono, su richiesta degli interessati, i dati di cui sono in possesso relativi alla residenza e al domicilio delle parti, alla copertura assicurativa dei veicoli e ai dati di individuazione di questi ultimi.	assicurativa dei veicoli e ai dati di individuazione di questi ultimi. **Articolo 21 Reg Es** 3. Per ottenere le informazioni di cui all'articolo 11, comma 4, del codice, gli interessati devono rivolgersi direttamente o con raccomandata con ricevuta di ritorno, al comando o ufficio cui appartiene il funzionario o l'agente che ha proceduto alla rilevazione dell'incidente. 4. Gli interessati possono chiedere agli organi di polizia di cui all'articolo 12 le informazioni acquisite relativamente alle modalità dell'incidente, alla residenza ed al domicilio delle parti, alla copertura assicurativa dei veicoli e ai dati di individuazione di questi ultimi.	

Articolo 32 *Funzioni e compiti relativi all'accertamento delle condizioni psico-fisiche dei conducenti* 1. Allo scopo di verificare le condizioni psico-fisiche dei conducenti finalizzate all'accertamento dell'uso non consentito di sostanze alcoliche, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27, commi 1 e 2 possono: a) sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili, al solo fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti di cui alla lettera b), secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica;	**Articolo 186** 3. Al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti di cui al comma 4, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili.	**È stata sostituita la locuzione *bevande alcoliche* con *sostanze alcoliche* allo scopo di accertare anche la presenza di sostanze che non sono state assunte attraverso una bevanda (moda che si sta pericolosamente diffondendo)**
b) quando gli accertamenti qualitativi di cui alla lettera a) hanno dato esito positivo, in ogni caso di sinistro ovvero quando si abbia altrimenti motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trova in stato di alterazione psicofisica derivante dall'influenza dell'alcol, effettuare l'analisi dell'aria alveolare espirata, misurandone la concentrazione alcoolica attraverso l'etilometro, anche accompagnando il conducente presso il più vicino ufficio o comando;	4. Quando gli accertamenti qualitativi di cui al comma 3 hanno dato esito positivo, in ogni caso d'incidente ovvero quando si abbia altrimenti motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi in stato di alterazione psicofisica derivante dall'influenza dell'alcool, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, anche accompagnandolo presso il più vicino ufficio o comando, hanno la facoltà di effettuare l'accertamento con strumenti e procedure determinati dal regolamento.	
c) quando il conducente è rimasto coinvolto in sinistri stradali ed è stato sottoposto a cure mediche, richiedere l'accertamento del tasso alcolemico da parte delle strutture sanitarie di base o di quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate attraverso il prelievo e l'esame di campioni di sangue intero. In tali casi, possono altresì richiedere il contestuale rilascio della relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni	5. Per i conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, l'accertamento del tasso alcoolemico viene effettuato, su richiesta degli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, da parte delle strutture sanitarie di base o di quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate. Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di Polizia stradale la relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della	

accertate, nel rispetto delle disposizioni sulla riservatezza dei dati personali;	riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge.	
d) nei casi indicati dalla lettera c), richiedere l'acquisizione degli esiti delle eventuali analisi compiute per finalità diagnostiche anche per l'accertamento dell'alcolemia, purché compatibili con le procedure fissate per gli esami con finalità medico-legali.	**Nuova introduzione**	**La disposizione introduce nel testo normativo un principio già contenuto negli atti di indirizzo già adottati dal Ministero dell'interno e dal Ministero della Salute. Peraltro, si tratta di principio cristallizzato in via interpretativa dalla giurisprudenza.**
2. L'etilometro di cui al comma 1, lettera b), in conformità ai requisiti di cui all'articolo 138, comma 3, lettera a), visualizza i risultati delle misurazioni e dei controlli propri dell'apparecchio, e fornisce la corrispondente prova documentale.	**Art. 379 reg es.** 4. L'apparecchio mediante il quale viene effettuata la misura della concentrazione alcoolica nell'aria espirata è denominato etilometro. Esso, oltre a visualizzare i risultati delle misurazioni e dei controlli propri dell'apparecchio stesso, deve anche, mediante apposita stampante, fornire la corrispondente prova documentale.	
3. Per le finalità di cui al comma 1, l'accertamento della concentrazione dell'alcol nell'area alveolare espirata è effettuato almeno attraverso due misurazioni, effettuate ad un intervallo di tempo di cinque minuti. Sono considerate rilevanti ai fini dell'esito positivo dell'accertamento le	**Art. 379 reg es.** 2. La concentrazione di cui al comma 1 dovrà risultare da almeno due determinazioni concordanti effettuate ad un intervallo di tempo di 5 minuti.	

determinazioni che rilevano un valore superiore a quello indicato dall'articolo 71, comma 2 o, nei casi di cui all'articolo 71, comma 1, superiore a zero grammi per litro (g/l). Ai fini della definizione del valore della concentrazione alcolemica: a) se le due misurazioni forniscono risultati diversi, si considera il valore più basso delle relative determinazioni; b) quando non è possibile, per rifiuto opposto dall'interessato o per altra causa, procedere ad una seconda misurazione, si considera il valore fornito dalla prima determinazione, se superiore a quello indicato dall'articolo 71; c) quando le determinazioni effettuate forniscono il messaggio di "volume insufficiente", si considera il valore misurato, se superiore a quello indicato dall'articolo 71.	**Nuova introduzione**	**Sono state introdotte ulteriori previsioni coerenti con gli orientamenti della giurisprudenza di legittimità prevalente.**
4. Nell'impiego dell'etilometro sono rispettate le condizioni ambientali e di esercizio indicate dal costruttore nel libretto di uso e manutenzione associato all'omologazione del dispositivo.	**Nuova introduzione in coerenza con gli indirizzi giurisprudenziali sull'argomento**	
5. Gli accertamenti di cui al comma 1, lettere c) e d), possono riguardare contestualmente la concentrazione di sostanze alcoliche e l'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope.	**Nuova introduzione (simmetrica a quanto previsto dall'art. 187, comma 4)**	
6. Al fine di accertare la guida dopo aver assunto stupefacenti o psicotrope, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27, commi 1 e 2, possono:	**Art. 187** 2. Al fine di acquisire elementi utili per motivare l'obbligo di sottoposizione agli accertamenti di cui ai commi 2-bis e 3, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono	
a) sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili, che consentono di rilevare la recente assunzione di	sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili.	

sostanze stupefacenti o psicotrope, al solo fine di acquisire elementi utili per procedere ai sensi della lettera b), nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica; b) sottoporre i conducenti ad accertamenti tossicologici analitici su campioni di fluido del cavo orale, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, quando gli accertamenti di cui alla lettera a) danno esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo abbia fatto uso recente di sostanze stupefacenti o psicotrope; c) nei casi previsti dalla lettera b), quando non è possibile effettuare il prelievo di campioni di fluido del cavo orale, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnare il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili indicate dagli organi di polizia stradale ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per il prelievo di campioni di sangue ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le disposizioni di cui alla presente lettera si applicano anche in caso di sinistro, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso; d) quando il conducente è rimasto coinvolto in sinistri stradali ed è stato sottoposto alle cure mediche, richiedere, alle strutture sanitarie di base o di quelle accreditate o, comunque, a tali fini equiparate, presso le	2-bis. Quando gli accertamenti di cui al comma 2 danno esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti tossicologici analitici su campioni di fluido del cavo orale (*omissis*). 3. Nei casi previsti dal comma 2-bis, qualora non sia possibile effettuare il prelievo di campioni di fluido del cavo orale ovvero qualora il conducente rifiuti di sottoporsi a tale prelievo, gli agenti di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, fatti salvi gli ulteriori obblighi previsti dalla legge, accompagnano il conducente presso strutture sanitarie fisse o mobili afferenti ai suddetti organi di polizia stradale ovvero presso le strutture sanitarie pubbliche o presso quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate, per il prelievo di campioni di liquidi biologici ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le medesime disposizioni si applicano in caso di incidenti, compatibilmente con le attività di rilevamento e di soccorso. 4. Le strutture sanitarie di cui al comma 3, su richiesta degli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, effettuano altresì gli accertamenti sui conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, ai fini indicati dal comma 3; essi	

quali è ricoverato, il prelievo di campioni di sangue ai fini dell'effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope, ovvero richiedere l'acquisizione degli esiti delle eventuali analisi compiute anche per finalità diagnostiche.	possono contestualmente riguardare anche il tasso alcoolemico previsto nell'articolo 186. 5. Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di Polizia stradale la relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge.	
In tali casi, possono anche richiedere il contestuale rilascio della relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, nel rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni normative.	**Vedi nota comma 1 lett. d)**	
7. Con direttive emanate congiuntamente dal Ministero dell'interno e dal Ministero della salute, sono stabilite le modalità di esecuzione degli accertamenti preliminari di cui al comma 6, lettera a), le procedure per l'esecuzione dei prelievi su strada di cui al comma 6, lettera b), nonché le modalità di effettuazione degli esami necessari ad accertare la presenza di sostanze stupefacenti o psicotrope, con prelievo di campioni di sangue, ai sensi del comma 6, lettere c) e d).	**Articolo 187** 2-bis. Quando gli accertamenti di cui al comma 2 danno esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, nel rispetto della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti tossicologici analitici su campioni di fluido del cavo orale, prelevati secondo le direttive fornite congiuntamente dal Ministero dell'interno e dal Ministero della salute.	
8. Gli accertamenti di cui al comma 6, lettere c) e d), possono riguardare contestualmente anche il tasso alcolemico.	4. Le strutture sanitarie di cui al comma 3, su richiesta degli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, effettuano altresì gli accertamenti sui conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, ai fini indicati dal comma 3; essi possono contestualmente riguardare anche il tasso alcoolemico previsto nell'articolo 186.	

9. Nei casi indicati al comma 1, lettere c) e d), e al comma 6, lettere c) e d), quando l'esito degli accertamenti non è immediatamente disponibile e gli accertamenti di cui al comma 1, lettera a), ovvero al comma 6, lettera a), hanno dato esito positivo, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27, commi 1 e 2, possono disporre il divieto di guida fino all'esito degli accertamenti e, comunque, per un periodo non superiore a dieci giorni, impedendo immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Fatti salvi i casi di sequestro o divieto di marcia, il veicolo che non può essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo. Quando non è possibile, per qualsiasi causa, provvedere all'affidamento ad altra persona o al trasporto in autorimessa, il veicolo è sottoposto all'immobilizzazione per dodici ore. Si applicano le disposizioni dell'articolo 131. 10. Quando, per qualsiasi causa, non è possibile procedere agli accertamenti analitici di cui al comma 6, lettere b), c) e d), e gli accertamenti di cui al comma 6, lettera a) hanno dato esito positivo, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27, commi 1 e 2, possono impedire immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Il Prefetto, sulla base dell'esito positivo degli accertamenti qualitativi di cui al comma 6, lettera a), può disporre l'obbligo per il conducente titolare di patente di guida risultato positivo ai predetti accertamenti qualitativi di	**Articolo 187** 5-bis. Qualora l'esito degli accertamenti di cui ai commi 2-bis, 3, 4 e 5 non sia immediatamente disponibile e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono disporre il ritiro della patente di guida fino all'esito degli accertamenti e, comunque, per un periodo non superiore a dieci giorni, impedendo immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea presente o prontamente reperibile, è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo. Si applicano le disposizioni dell'articolo 216 in quanto compatibili. La patente ritirata è depositata presso l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo accertatore. 5-ter. Qualora non sia possibile per qualsiasi motivo procedere agli accertamenti di cui ai commi 2-bis, 3, 4 e 5 e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono impedire immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. 6. Il prefetto, sulla base dell'esito positivo degli accertamenti qualitativi di cui al comma 2, dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida positivo ai predetti accertamenti qualitativi si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta	

sottoporsi alla visita medica di cui all'articolo 154, nel termine di sessanta giorni. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 154, commi 5, 6, 7, 8 e 9.	giorni. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2.	
Articolo 33 *Attività di segnalazione dei pericoli* 1. Fuori dai casi indicati nell'articolo 30, in attesa dell'intervento degli enti proprietari o gestori della strada e compatibilmente con l'esecuzione di altri compiti prioritari, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27 e gli ausiliari di cui all'articolo 28 segnalano tempestivamente ogni situazione di pericolo per la sicurezza stradale rilevata sulla strada in occasione dell'espletamento dei servizi di polizia stradale cui sono deputati. 2. L'attività di segnalazione di cui al comma 1 è svolta con le modalità definite con provvedimento del Ministero dell'interno, **di concerto** con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Nel provvedimento di cui al primo periodo sono, altresì, indicati i dispositivi per garantire la visibilità durante le attività di segnalazione. 3. Fuori dai casi in cui le attività di segnalazione sono svolte in occasione di cantieri, opere o depositi sulla strada, le attività di segnalazione di cui al comma 1 possono essere, altresì, svolte da persone non abilitate all'espletamento dei servizi di polizia stradale che operano alle dipendenze e sotto la direzione degli enti proprietari o gestori delle strade. Fermo restando quanto stabilito negli specifici protocolli operativi adottati dagli enti proprietari o gestori della strada, le segnalazioni di pericolo sono svolte nel rispetto delle disposizioni del presente comma.	**Nuova introduzione**	**L'attività di segnalazione dei pericoli è connaturata all'espletamento dei servizi di polizia stradale. il presente articolo procedimentalizza le attività di segnalazione in presenza di determinati pericoli, al fine di aumentare la sicurezza degli operatori coinvolti.**

CAPO V

DEROGHE

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 34		

Veicoli e conducenti delle Forze armate, di polizia, di protezione civile, di soccorso e antincendio 1. In deroga alle disposizioni di cui al titolo VI, le Forze armate, la Polizia di Stato, la Guardia di finanza, il Corpo di Polizia penitenziaria, il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, i Corpi dei vigili del fuoco delle Province Autonome di Trento e di Bolzano, la regione Valle d'Aosta, la Croce rossa italiana, i Corpi forestali operanti nelle regioni a Statuto speciale e nelle Province Autonome di Trento e di Bolzano e la Protezione civile nazionale, della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano provvedono direttamente nei riguardi dei veicoli di loro dotazione agli accertamenti tecnici, all'immatricolazione, al rilascio dei documenti di circolazione e delle targhe di riconoscimento.	**Art. 138** 1. Le Forze armate provvedono direttamente nei riguardi dei veicoli di loro dotazione agli accertamenti tecnici, all'immatricolazione militare, al rilascio dei documenti di circolazione e delle targhe di riconoscimento. 11. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai veicoli e ai conducenti della Polizia di Stato della Guardia di finanza, del Corpo di Polizia penitenziaria, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, dei Corpi dei vigili del fuoco delle province autonome di Trento e di Bolzano, della regione Valle d'Aosta, della Croce rossa italiana, del Corpo forestale dello Stato, dei Corpi forestali operanti nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano e della Protezione civile nazionale, della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano.	
2. Le caratteristiche delle targhe di riconoscimento dei veicoli a motore o da essi trainati in dotazione ai soggetti di cui al comma 1 sono stabilite d'intesa tra l'amministrazione o l'ente dal quale dipendono e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	**Art. 138** 8. Le caratteristiche delle targhe di riconoscimento dei veicoli a motore o da essi trainati in dotazione alle Forze armate sono stabilite d'intesa tra il Ministero dal quale dipendono l'arma o il corpo e il Ministero dei trasporti.	
3. In deroga alle disposizioni di cui agli articoli 83 e 109 i veicoli dei soggetti di cui al comma 1 che eccedono i limiti di massa e dimensioni previsti dal presente codice per circolare sulle strade non militari sono muniti di un'autorizzazione speciale, rilasciata dall'amministrazione o dall'ente di appartenenza, sentiti gli enti competenti.	**Art. 138** 2. I veicoli delle Forze armate, qualora eccedono i limiti di cui agli articoli 61 e 62, devono essere muniti, per circolare sulle strade non militari, di una autorizzazione speciale che viene rilasciata dal comando militare sentiti gli enti competenti, conformemente a quanto previsto dall'art. 10, comma	

All'eventuale scorta provvede l'amministrazione o l'ente competente.	6. All'eventuale scorta provvede il predetto comando competente.	
4. I soggetti di cui al comma 1 provvedono direttamente al trasporto stradale di materie radioattive e fissili speciali, mettendo in atto tutte le prescrizioni tecniche e le misure di sicurezza previste dalle norme vigenti in materia.	**Art. 138** 9. Le Forze armate provvedono direttamente al trasporto stradale di materie radioattive e fissili speciali, mettendo in atto tutte le prescrizioni tecniche e le misure di sicurezza previste dalle norme vigenti in materia.	
5. In ragione della pubblica utilità del loro impiego in servizi di istituto, i mezzi di trasporto collettivo appartenenti alle categorie M2 e M3 nella disponibilità dei soggetti di cui al comma 1 sono assimilati ai mezzi adibiti al trasporto pubblico qualora destinati a finalità esclusivamente logistiche e non operative.	**Art. 138** 10. In ragione della pubblica utilità del loro impiego in servizi di istituto, i mezzi di trasporto collettivo militare, appartenenti alle categorie M2 e M3, sono assimilati ai mezzi adibiti al trasporto pubblico.	**La disposizione è stata riformulata per circoscrivere l'assimilazione ai casi in cui i veicoli appartenenti alle categorie M2 e M3 siano destinati a finalità esclusivamente logistiche e non operative**
6. I veicoli alienati dai soggetti di cui al comma 1 possono essere reimmatricolati con targa civile previo accertamento dei prescritti requisiti, salvo che per ragioni di sicurezza ostative al reimpiego.	**Art. 138** 7. I veicoli alienati dalle Forze armate possono essere reimmatricolati con targa civile previo accertamento dei prescritti requisiti.	
7. In deroga alle disposizioni di cui al titolo V, i soggetti di cui al comma 1 provvedono direttamente nei riguardi del personale in servizio: a) all'addestramento, all'individuazione e all'accertamento dei requisiti necessari per la guida, all'esame di idoneità e al rilascio della patente di guida, che abilita soltanto alla guida dei veicoli comunque in loro dotazione; b) al rilascio dei certificati di abilitazione alle mansioni di insegnante di teoria e di istruttore di scuola guida, relativi all'addestramento di cui alla lettera a).	**Art. 138** 3. Le Forze armate provvedono direttamente nei riguardi del personale in servizio: a) all'addestramento, all'individuazione e all'accertamento dei requisiti necessari per la guida, all'esame di idoneità e al rilascio della patente militare di guida, che abilita soltanto alla guida dei veicoli comunque in dotazione delle Forze armate; b) al rilascio dei certificati di abilitazione alle mansioni di insegnante di teoria e di istruttore di scuola guida, relativi all'addestramento di cui alla lettera a).	

8. Gli insegnanti, gli istruttori e i conducenti di cui al comma 7, lettere a) e b), non sono soggetti alle pertinenti disposizioni di cui al titolo V.	4. Gli insegnanti, gli istruttori e i conducenti di cui al comma 3 non sono soggetti alle disposizioni del presente titolo.	
9. Il personale provvisto dell'abilitazione ad insegnante di teoria, ovvero ad istruttore di guida, di cui al presente articolo può ottenere la conversione in analogo certificato di abilitazione ad insegnante di teoria e istruttore di guida civile senza esame e secondo le modalità stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, purché gli interessati ne facciano richiesta entro un anno dalla data del congedo o dalla cessazione dal servizio.	**Art. 138** 6. Il personale provvisto di abilitazione ad istruttore di guida militare può ottenere la conversione in analogo certificato di abilitazione ad istruttore di guida civile senza esame e secondo le modalità stabilite dal Ministero dei trasporti, purché gli interessati ne facciano richiesta entro un anno dalla data del congedo o dalla cessazione dal servizio.	
10. Ai soggetti già in possesso di patente di guida civile e abilitati allo svolgimento di compiti di polizia stradale indicati dall'articolo 27, comma 1, lettere d) ed e), e comma 3, lettera a), b), c), d) ed e) è rilasciata apposita patente di servizio secondo le modalità e sulla base dei requisiti indicati con provvedimento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, la cui validità è limitata alla guida di veicoli adibiti all'espletamento di compiti istituzionali dell'amministrazione di appartenenza.	**Art. 139** 1. Ai soggetti già in possesso di patente di guida e abilitati allo svolgimento di compiti di polizia stradale indicati dai commi 1 e 3, lettera a), dell'articolo 12 è rilasciata apposita patente di servizio la cui validità è limitata alla guida di veicoli adibiti all'espletamento di compiti istituzionali dell'amministrazione di appartenenza. 2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, sono stabiliti i requisiti e le modalità per il rilascio della patente di cui al comma 1.	
11. I soggetti muniti di patente rilasciata ai sensi del presente articolo possono guidare veicoli delle corrispondenti categorie immatricolati con targa civile, purché i veicoli stessi siano adibiti ai servizi istituzionali dell'amministrazione dello Stato. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano all'Amministrazione della Difesa, fatta eccezione per le situazioni emergenziali.	**Art. 138** 12-bis. I soggetti muniti di patente militare o di servizio rilasciata ai sensi dell'articolo 139 possono guidare veicoli delle corrispondenti categorie immatricolati con targa civile purché i veicoli stessi siano adibiti ai servizi istituzionali dell'amministrazione dello Stato.	

12. Fuori dai casi di cui al Titolo IV, le conseguenze derivanti dalle violazioni amministrative del presente codice, commesse nell'esecuzione di servizi istituzionali, alla guida di veicoli nella disponibilità dei soggetti di cui ai commi 1 e 10, non si estendono alla patente civile eventualmente posseduta dal conducente. Nei casi di cui al primo periodo, l'amministrazione o l'ente di appartenenza sospende o revoca le patenti e le abilitazioni di cui al presente articolo secondo le disposizioni dei rispettivi ordinamenti interni.	**Nuova introduzione sulla base delle direttive fornite al Ministero dell'interno**	**Coordinamento col vigente decreto interministeriale 11/08/2004 n. 246, art. 7, c. 3, che prevede che la patente di servizio è ritirata, sospesa o revocata quando il titolare commette violazioni del Codice della Strada alla guida di un veicolo di servizio. Tali sanzioni accessorie si applicano esclusivamente alla patente di servizio e non alla patente di guida civile dell'agente.**
13. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni del presente articolo, sono equiparate ai soggetti di cui al comma 1 le associazioni aderenti alle Reti Associative Nazionali ANPAS ODV e la Confederazione Nazionale delle Misericordie d'Italia, iscritte nel Registro Unico Nazionale Terzo Settore ai sensi dell'articolo 41, comma 2, del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, che svolgono attività di soccorso sanitario o di protezione civile.	**Nuova introduzione**	**La disposizione è introdotta per estendere quanto già previsto per la Croce Rossa Italiana alle altre associazioni indicate, valorizzandone il ruolo di supporto nelle attività connesse alla sicurezza della circolazione.**

Articolo 35 *Circolazione degli autoveicoli e dei motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio, di protezione civile e delle autoambulanze* 1. L'uso del dispositivo acustico supplementare di allarme e, qualora i veicoli ne siano muniti, anche del dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu è consentito, unicamente durante l'espletamento di servizi urgenti di istituto, ai conducenti degli autoveicoli e motoveicoli nella disponibilità dei seguenti soggetti: a) organi di polizia stradale di cui all'articolo 27; b) amministrazioni, enti o associazioni che svolgono servizi di soccorso o di emergenza sanitaria con autoambulanze e veicoli assimilati adibiti al trasporto di plasma ed organi aventi le caratteristiche indicate con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; c) amministrazioni, enti o associazioni che svolgono servizi antincendio o di protezione civile conformemente alle disposizioni indicate con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; d) Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico del Club alpino italiano e organismi equivalenti esistenti nella regione Valle d'Aosta e nelle Province Autonome di Trento e di Bolzano; e) amministrazioni, enti o associazioni che svolgono servizi di soccorso per il recupero degli animali o di vigilanza zoofila con autoambulanze, secondo quanto indicato con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;	**Art. 177** 1. L'uso del dispositivo acustico supplementare di allarme e, qualora i veicoli ne siano muniti, anche del dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu è consentito ai conducenti degli autoveicoli e motoveicoli adibiti a servizi di polizia o antincendio e di protezione civile come individuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti su proposta del Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri, a quelli del Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico del Club alpino italiano, nonché degli organismi equivalenti, esistenti nella regione Valle d'Aosta e nelle province autonome di Trento e di Bolzano a quelli delle autoambulanze e veicoli assimilati adibiti al trasporto di plasma ed organi, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. L'uso dei predetti dispositivi è consentito altresì ai conducenti dei motoveicoli impiegati in interventi di emergenza sanitaria e, comunque, solo per l'espletamento di servizi urgenti di istituto. (*omissis*) L'uso dei predetti dispositivi è altresì consentito ai conducenti delle autoambulanze, dei mezzi di soccorso anche per il recupero degli animali o di vigilanza zoofila, nell'espletamento dei servizi urgenti di istituto, individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con il medesimo decreto sono disciplinate le condizioni alle quali il trasporto di un animale in gravi condizioni di salute può essere considerato in stato di necessità, anche se effettuato da privati, nonché la documentazione che deve essere esibita, eventualmente successivamente all'atto di controllo da parte delle autorità di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1. (*omissis*)	**Riferimenti ai seguenti decreti:** • **veicoli adibiti a trasporto plasma e organi DM MIT 9 settembre 2008** • **motoveicoli adibiti al trasporto organi e plasma DD 15/07/2022** • **veicoli adibiti a soccorso zoofilo DM MIT n. 217/2012** • **veicoli della protezione civile DM 5 ottobre 2009**

f) alte personalità che rivestono incarichi istituzionali di Governo nazionali e dell'Unione europea, nonché altre personalità sottoposte a misure di protezione e di vigilanza ai sensi dell'articolo 5-bis del decreto-legge 6 maggio 2002, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 luglio 2002, n. 133, che viaggiano su veicoli condotti da agenti di pubblica sicurezza, nominati ai sensi dell'articolo 43 del testo unico della legge sugli ufficiali ed agenti di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 31 agosto 1907, n. 690, previo accertamento del possesso dei requisiti di cui all'articolo 4-bis del regolamento per l'esecuzione del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 6 maggio 1940, n. 635. A tali soggetti è consentito l'uso del segnale distintivo di segnalazione manuale le cui caratteristiche sono indicate con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. 2. I conducenti dei veicoli di cui al comma 1, nell'espletamento di servizi urgenti di istituto, qualora usino	**Art. 5-bis DL 83/2002** 1. Per esigenze di carattere eccezionale e temporaneo può essere conferita la qualifica di agente di pubblica sicurezza a conducenti di veicoli in uso ad alte personalità che rivestono incarichi istituzionali di governo nazionali e dell'Unione europea nonché ad altre personalità, da individuare con decreto del Ministro dell'interno, al fine di consentire lo svolgimento di una più efficace azione di prevenzione e tutela dell'incolumità di tali personalità. 2. La nomina ad agente di pubblica sicurezza è conferita ai sensi dell'articolo 43 del testo unico della legge sugli ufficiali ed agenti di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 31 agosto 1907, n. 690, previo accertamento del possesso dei requisiti di cui all'articolo 4-bis del regolamento per l'esecuzione del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 6 maggio 1940, n. 635. 3. I soggetti di cui al comma 1 del presente articolo prestano giuramento ai sensi dell'articolo 32 del regolamento di cui al regio decreto 20 agosto 1909, n. 666. 4. Agli agenti di pubblica sicurezza di cui al presente articolo è consentito l'uso di un segnale distintivo, di un dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante, definiti con decreto del Ministro dell'interno di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per gli impieghi previsti dall'articolo 177 del nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, quando ne sussistono le condizioni. **Art. 177** 2. I conducenti dei veicoli di cui al comma 1, nell'espletamento di servizi urgenti di istituto, qualora usino congiuntamente il dispositivo acustico	

congiuntamente il dispositivo acustico supplementare di allarme e quello di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu, non sono tenuti a osservare gli obblighi, i divieti e le limitazioni relativi alla circolazione, le prescrizioni della segnaletica stradale e le norme di comportamento in genere, ad eccezione delle segnalazioni degli agenti del traffico e nel rispetto comunque delle regole di comune prudenza e diligenza. Agli incroci regolati, gli agenti del traffico concedono immediatamente il via libera ai veicoli suddetti.	supplementare di allarme e quello di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu, non sono tenuti a osservare gli obblighi, i divieti e le limitazioni relativi alla circolazione, le prescrizioni della segnaletica stradale e le norme di comportamento in genere, ad eccezione delle segnalazioni degli agenti del traffico e nel rispetto comunque delle regole di comune prudenza e diligenza. 1. (*omissis*) Agli incroci regolati, gli agenti del traffico provvederanno a concedere immediatamente la via libera ai veicoli suddetti.	
3. In deroga alle disposizioni relative all'impiego dei dispositivi di segnalazione visiva, i conducenti di cui al comma 1, lettere a), b) e c) possono far uso, durante la circolazione, dei dispositivi supplementari a luce blu in modalità non lampeggiante.	**Nuova introduzione**	**La disposizione è finalizzata a regolamentare la prassi di mantenere accesa la barra luminosa fissa "in modalità crociera" per maggiore visibilità durante la circolazione. Consente, altresì, di eliminare il malcostume dell'utilizzo del lampeggiante fuori dai casi di effettiva emergenza.**

Articolo 36 *Agenti diplomatici e consolari*		
1. Le violazioni alle disposizioni del presente codice commesse da agenti diplomatici e consolari accreditati in Italia o da altre persone che, con riguardo a tali violazioni, godano, nei limiti previsti dalle norme internazionali, delle immunità spettanti agli agenti suddetti, sono segnalate dagli uffici o comandi dai quali dipendono coloro che le hanno accertate al Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale. 2. Il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale effettua la notifica per via diplomatica delle violazioni di cui al comma 1, a condizione di reciprocità e fatti salvi gli accordi speciali con le organizzazioni internazionali.	**Art. 131** 1. Le violazioni alle disposizioni del presente codice commesse da agenti diplomatici e consolari accreditati in Italia, o da altre persone che, con riguardo a tali violazioni, godano, nei limiti previsti dalle norme internazionali, delle immunità spettanti agli agenti suddetti, sono segnalate dagli uffici o comandi dai quali dipendono coloro che le hanno accertate al Ministero degli affari esteri, per le comunicazioni da effettuarsi per via diplomatica. 5. Le disposizioni del presente articolo si applicano a condizione di reciprocità, salvo gli accordi speciali con le organizzazioni internazionali.	**L'ultimo periodo è introdotto al fine di disciplinare le modalità di notifica delle violazioni accertate nei confronti di agenti diplomatici, consolari e altri soggetti immuni, prevedendo il ricorso alla via diplomatica tramite il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, nel rispetto del principio di reciprocità e degli accordi internazionali applicabili.**

TITOLO II

DELLE NORME DI COMPORTAMENTO

CAPO I

DELLE REGOLE GENERALI DI USO E MANUTENZIONE DELLE STRADE

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 37 *Uso della strada ed atti vietati*		
1. Su tutte le strade e loro pertinenze è vietato: a) danneggiare la piattaforma stradale, le opere, le piantagioni e gli impianti che ad essa appartengono; b) alterare la forma ed invadere anche temporaneamente la piattaforma e le pertinenze; c) scaricare dai veicoli, compresi quelli dotati di appositi impianti interni di raccolta, residui organici o acque chiare o luride al di fuori di appositi impianti di smaltimento igienico-sanitario; d) danneggiare la segnaletica stradale ed ogni altro manufatto ad essa attinente; e) spostare, rimuovere o sporcare la segnaletica stradale ed ogni altro manufatto ad essa attinente;	*Art. 15* *1. Su tutte le strade e loro pertinenze è vietato:* *a) danneggiare in qualsiasi modo le opere, le piantagioni e gli impianti che ad esse appartengono,* *alterarne la forma ed invadere od occupare la piattaforma e le pertinenze o creare comunque stati di pericolo per la circolazione;* *Art 185* *4. È vietato lo scarico dei residui organici e delle acque chiare e luride su strade ed aree pubbliche al di fuori di appositi impianti di smaltimento igienico-sanitario.* *5. Il divieto di cui al comma 4 è esteso anche agli altri autoveicoli dotati di appositi impianti interni di raccolta.* *Art. 15* *1. Su tutte le strade e loro pertinenze è vietato:* *b) danneggiare, spostare, rimuovere o imbrattare la segnaletica stradale ed ogni altro manufatto ad essa attinente;*	

f) far circolare bestiame, fatta eccezione per le strade locali con l'osservanza delle norme previste sulla conduzione degli animali;	*e) far circolare bestiame, fatta eccezione per quelle locali con l'osservanza delle norme previste sulla conduzione degli animali;*	
g) fuori dai casi di cui all'articolo 41, insudiciare o imbrattare la strada o le sue pertinenze con oggetti o materiali di qualsiasi specie diversi dai rifiuti;	*f) fuori dai casi di cui all'articolo 20, insudiciare e imbrattare la strada o le sue pertinenze con oggetti o materiali di qualsiasi specie diversi dai rifiuti;*	
h) fuori dai casi di cui agli articoli 255, 255-*bis* e 256 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, depositare o gettare rifiuti non pericolosi di cui agli articoli 232-*bis* e 232-*ter* del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, dai veicoli in sosta o in movimento;	*f-bis) fuori dai casi di cui agli articoli 255, 255-bis e 256 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, depositare o gettare rifiuti non pericolosi di cui agli articoli 232-bis e 232-ter del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, dai veicoli in sosta o in movimento;*	
i) apportare o spargere fango o detriti anche a mezzo delle ruote dei veicoli provenienti da accessi e diramazioni;	*g) apportare o spargere fango o detriti anche a mezzo delle ruote dei veicoli provenienti da accessi e diramazioni;*	
l) esercitare senza autorizzazione, anche avvalendosi di altre persone, ovvero determinare altri ad esercitare senza autorizzazione l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine;	*Art. 7* *15-bis. Salvo che il fatto costituisca reato, coloro che esercitano senza autorizzazione, anche avvalendosi di altre persone, ovvero determinano altri ad esercitare senza autorizzazione l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine sono puniti (omissis)*	
m) accendere fuochi o svolgere altre attività che provocano fumo, nebbie o vapori, idonee a determinare limitazioni, anche temporanee, della visibilità sulla strada. Il divieto si estende alle zone limitrofe alla strada;	**Nuova introduzione**	**La disposizione è finalizzata a rafforzare la tutela della sicurezza della circolazione stradale.**
n) il campeggio o l'attendamento al di fuori delle aree appositamente attrezzate. La sosta delle auto-	*Art. 185* *2.La sosta delle auto-caravan, dove consentita, sulla sede stradale non costituisce campeggio, attendamento e simili*	

caravan sulla sede stradale, dove consentita, non costituisce campeggio, attendamento e simili, se l'autoveicolo non poggia sul suolo, salvo che, con le ruote, non emette deflussi propri, ad eccezione di quelli del propulsore meccanico, e non occupa comunque la sede stradale in misura eccedente l'ingombro proprio dell'autoveicolo medesimo;	*se l'autoveicolo non poggia sul suolo salvo che con le ruote, non emette deflussi propri, salvo quelli del propulsore meccanico, e non occupa comunque la sede stradale in misura eccedente l'ingombro proprio dell'autoveicolo medesimo.*	
o) impedire il libero deflusso delle acque nei fossi laterali e nelle relative opere di raccolta e di scarico, ovvero di quelle che si scaricano sui terreni sottostanti;	*Art. 15* *1. Su tutte le strade e loro pertinenze è vietato:* *c) impedire il libero deflusso delle acque nei fossi laterali e nelle relative opere di raccolta e di scarico;* *d) impedire il libero deflusso delle acque che si scaricano sui terreni sottostanti;*	
p) scaricare, senza regolare concessione, nei fossi e nelle cunette materiali o cose di qualsiasi genere o incanalare in essi acque di qualunque natura;	*h) scaricare, senza regolare concessione, nei fossi e nelle cunette materiali o cose di qualsiasi genere o incanalare in essi acque di qualunque natura;*	
q) fuori dai casi di cui alle lettere h) e i), gettare dai veicoli in movimento qualsiasi cosa.	*i) gettare dai veicoli in movimento qualsiasi cosa*	
2. Fermo restando quanto previsto dal comma 1, sulle carreggiate, sulle rampe, sugli svincoli, sulle aree di servizio o di parcheggio e in ogni altra pertinenza delle autostrade e delle strade extraurbane principali, è vietato:	*Art. 175* *7. Sulle carreggiate, sulle rampe, sugli svincoli, sulle aree di servizio o di parcheggio e in ogni altra pertinenza autostradale è vietato:*	
a) trainare veicoli che non siano rimorchi;	*a) trainare veicoli che non siano rimorchi;*	
b) richiedere, attirando l'attenzione dei conducenti dei veicoli in movimento, o concedere passaggi;	*b) richiedere o concedere passaggi;*	
c) svolgere attività commerciali o di propaganda sotto qualsiasi forma, anche nelle zone attigue alle autostrade; le attività di cui alla presente lettera sono consentite nelle aree di servizio o di parcheggio se autorizzate dall'ente proprietario;	*c) svolgere attività commerciali o di propaganda sotto qualsiasi forma; esse sono consentite nelle aree di servizio o di parcheggio se autorizzate dall'ente proprietario;* *8. Nelle zone attigue alle autostrade o con esse confinanti è vietato, anche a chi sia munito di licenza o di autorizzazione, svolgere attività di propaganda sotto*	

d) campeggiare, salvo che nelle aree a tale scopo destinate e per il periodo stabilito dall'ente proprietario o concessionario; e) svolgere attività di soccorso stradale o di rimozione dei veicoli senza la preventiva autorizzazione dell'ente proprietario o gestore; sono esentati dall'autorizzazione le Forze armate e di polizia nonché i soggetti che operano sotto il loro controllo; f) svolgere competizioni motoristiche e gare sportive in genere salvo quanto previsto dall'articolo 67; g) svolgere riunioni, giochi o altre azioni o situazioni che possono procurare pericolo alla sicurezza della circolazione. Il divieto è esteso anche alle zone adiacenti o prospicienti.	*qualsiasi forma ovvero attività commerciali con offerta di vendita agli utenti delle autostrade stesse.* *Art. 175* *7. Sulle carreggiate, sulle rampe, sugli svincoli, sulle aree di servizio o di parcheggio e in ogni altra pertinenza autostradale è vietato:* *(omissis)* *d) campeggiare, salvo che nelle aree all'uopo destinate e per il periodo stabilito dall'ente proprietario o concessionario.* *12. Il soccorso stradale e la rimozione dei veicoli sono consentiti solo agli enti e alle imprese autorizzati, anche preventivamente, dall'ente proprietario.* *Art 372 Reg Es* *1. Sono vietate sull'autostrada competizioni motoristiche, nonché riunioni, giuochi e gare sportive in genere. Sulle autostrade e nelle zone ad esse adiacenti o prospicienti sono vietate tutte quelle azioni o situazioni che possono procurare pericolo alla sicurezza della circolazione. L'ente proprietario o concessionario ingiunge al responsabile di eliminare la situazione di pericolo e, in caso di inottemperanza, si procede ai sensi del Capo I, Sezione II del Titolo VI del codice.*	**È stata riformulata la disposizione di cui all'articolo 372 del regolamento di esecuzione perché il relativo comportamento, in quanto previsto solo dal regolamento di esecuzione, non risultava sanzionabile.**
3. In caso di violazione del divieto di cui al comma 2, lettera a), è intimato al conducente del veicolo di lasciare la sede stradale.		

Articolo 38 *Fasce di rispetto fuori dai centri abitati*		
1. Fuori dai centri abitati, ad eccezione delle sedi stradali ubicate su ponti, su viadotti o in gallerie, ovvero in presenza di particolari circostanze o di condizioni orografiche, sulle strade con andamento rettilineo e sulle aree di visibilità nelle intersezioni**,** ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali entro le distanze indicate nel titolo VII, è vietato:	*Art. 16* *1. Ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati è vietato:* *(omissis)* *1-bis. Le disposizioni di cui al comma 1 possono essere derogate per le sedi stradali ubicate su ponti, su viadotti o in gallerie, ovvero in presenza di particolari circostanze o di condizioni orografiche. Tali deroghe, anche con riguardo alle diverse tipologie di divieto, sono disciplinate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* *Art. 16* *1. Ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati è vietato:*	
a) aprire canali, fossi ed eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade;	*a) aprire canali, fossi ed eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade;*	
b) costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo e materiale;	*b) costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo e materiale;*	
c) impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni.	*c) impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni. […]*	
2. In corrispondenza di intersezioni stradali a raso, oltre a quanto indicato nel comma 1, lettere b) e c), deve essere osservata l'area di visibilità determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti le fasce di rispetto, la cui lunghezza,	*Art. 16* *2. In corrispondenza di intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto indicate nel comma 1, lettere b) e c), devesi aggiungere l'area di visibilità determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti le*	

misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi, sia pari al doppio delle distanze stabilite nel regolamento adottato in attuazione dell'articolo 289, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.	*fasce di rispetto, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio delle distanze stabilite nel regolamento, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.*	
3. In corrispondenza e all'interno degli svincoli è vietata la costruzione di ogni genere di manufatti in elevazione e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano.	*Art. 16* *3. In corrispondenza e all'interno degli svincoli è vietata la costruzione di ogni genere di manufatti in elevazione e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano*	
4. Fuori dei centri abitati, all'interno delle curve, fuori della proprietà stradale, sono vietate le costruzioni, le recinzioni, le piantagioni, i depositi, ad eccezione di quelli eseguiti all'interno delle fasce di rispetto secondo le disposizioni del titolo VII. All'esterno delle curve si osservano le fasce di rispetto stabilite nel medesimo titolo per le strade con andamento rettilineo.	*Art. 17* *1. Fuori dei centri abitati, all'interno delle curve devesi assicurare, fuori della proprietà stradale, una fascia di rispetto, inibita a qualsiasi tipo di costruzione, di recinzione, di piantagione, di deposito, osservando le norme determinate dal regolamento in relazione all'ampiezza della curvatura.* *2. All'esterno delle curve si osservano le fasce di rispetto stabilite per le strade in rettilineo*	
Articolo 39 *Fasce di rispetto nei centri abitati*		
1. Nei centri abitati, chiunque esegue nuove costruzioni, ricostruzioni o ampliamenti, deve osservare le fasce di rispetto a tutela delle strade, misurate dal confine stradale, le cui dimensioni non possono essere inferiori a quelle indicate nel titolo VII in relazione alla tipologia delle strade.	*Art. 18* *1. Nei centri abitati, per le nuove costruzioni, ricostruzioni ed ampliamenti, le fasce di rispetto a tutela delle strade, misurate dal confine stradale, non possono avere dimensioni inferiori a quelle indicate nel regolamento in relazione alla tipologia delle strade.*	
2. In corrispondenza di intersezioni stradali a livelli sfalsati è vietata la costruzione di ogni genere di manufatti in elevazione all'interno dell'area di	*Art. 18* *3. In corrispondenza di intersezioni stradali a livelli sfalsati è vietata la costruzione di ogni genere di manufatti*	

intersezione che pregiudichino, a giudizio dell'ente proprietario, la funzionalità dell'intersezione stessa e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano.	*in elevazione all'interno dell'area di intersezione che pregiudichino, a giudizio dell'ente proprietario, la funzionalità dell'intersezione stessa e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano.*	
3. Chiunque realizza o interviene su recinzioni o piantagioni deve rispettare i piani urbanistici e di traffico e non deve ostacolare o ridurre il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione. La valutazione è effettuata dall'ente proprietario della strada.	*Art. 18* *4. Le recinzioni e le piantagioni dovranno essere realizzate in conformità ai piani urbanistici e di traffico e non dovranno comunque ostacolare o ridurre, a giudizio dell'ente proprietario della strada, il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione.*	
Articolo 40 *Distanze da determinate costruzioni*		
1. Chiunque costruisce o realizza interventi di ristrutturazione o manutenzione su tiri a segno, opifici o depositi di materiale esplosivo, gas o liquidi infiammabili, cave coltivate mediante l'uso di esplosivo o stabilimenti che interessino comunque la sicurezza o la salute pubblica o la regolarità della circolazione stradale deve osservare la distanza dalle strade stabilita dalle relative disposizioni di legge e, in difetto di esse, dal Prefetto, previo parere tecnico degli enti proprietari della strada e dei vigili del fuoco.	*Art. 19* *1. La distanza dalle strade da osservare nella costruzione di tiri a segno, di opifici o depositi di materiale esplosivo, gas o liquidi infiammabili, di cave coltivate mediante l'uso di esplosivo, nonché di stabilimenti che interessino comunque la sicurezza o la salute pubblica o la regolarità della circolazione stradale, è stabilita dalle relative disposizioni di legge e, in difetto di esse, dal prefetto, previo parere tecnico degli enti proprietari della strada e dei vigili del fuoco.*	
Articolo 41 *Occupazione del suolo stradale*		
1. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali e secondarie, nonché sulle strade urbane di scorrimento di cui all'allegato I.1., Parte IV, è vietata ogni tipo di occupazione della sede stradale, ivi compresa quella effettuata con veicoli, con fiere, con mercati, con baracche, con tende e simili. Sulle altre	*Art. 20* *1. Sulle strade di tipo A), B), C) e D) è vietata ogni tipo di occupazione della sede stradale, ivi compresi fiere e mercati, con veicoli, baracche, tende e simili; sulle strade di tipo E) ed F) l'occupazione della carreggiata può essere autorizzata a condizione che venga predisposto un*	

	strade, l'occupazione è vietata, salvo autorizzazione, rilasciata secondo le disposizioni del titolo VII.	*itinerario alternativo per il traffico ovvero, nelle zone di rilevanza storico-ambientale, a condizione che essa non determini intralcio alla circolazione o pregiudizio della sicurezza stradale.*	
2.	Senza preventiva autorizzazione o concessione della competente autorità rilasciata secondo le disposizioni del titolo VII, è vietato effettuare lavori, eseguire opere o depositi e aprire cantieri stradali, anche temporanei, sulle strade e loro pertinenze, nonché sulle relative fasce di rispetto e sulle aree di visibilità. La validità dell'autorizzazione è subordinata, ove necessario, all'esistenza di un provvedimento di regolamentazione della circolazione ai sensi del titolo I.	*Art. 21* *1. Senza preventiva autorizzazione o concessione della competente autorità di cui all'articolo 26 è vietato eseguire opere o depositi e aprire cantieri stradali, anche temporanei, sulle strade e loro pertinenze, nonché sulle relative fasce di rispetto e sulle aree di visibilità.*	
3.	Chiunque effettua occupazioni, lavori, opere, depositi o cantieri di cui ai commi 1 e 2 deve tenere nel luogo dei lavori dell'occupazione o del deposito il relativo atto autorizzatorio o copia conforme da esibire su richiesta degli organi di controllo e deve rispettare le prescrizioni contenute nell'autorizzazione rilasciata secondo le disposizioni del titolo VII.	*Art. 27* *10. Chiunque intraprende lavori, effettua occupazioni o esegue depositi interessanti le strade o autostrade e le relative pertinenze per le quali siano prescritti provvedimenti autorizzatori deve tenere, nel luogo dei lavori, dell'occupazione o del deposito, il relativo atto autorizzatorio o copia conforme, che è tenuto a presentare ad ogni richiesta dei funzionari, ufficiali o agenti indicati nell'art. 12.*	
4.	Chiunque esegue lavori, opere o cantieri di cui al comma 2, ovvero deposita materiali sulle aree destinate alla circolazione o alla sosta di veicoli e di pedoni deve adottare gli accorgimenti necessari per la sicurezza e la fluidità della circolazione e mantenerli in perfetta efficienza sia di giorno che di notte conformemente alle disposizioni del titolo VII. In tali casi è, altresì, necessario provvedere a rendere	*Art. 21* *2. Chiunque esegue lavori o deposita materiali sulle aree destinate alla circolazione o alla sosta di veicoli e di pedoni deve adottare gli accorgimenti necessari per la sicurezza e la fluidità della circolazione e mantenerli in perfetta efficienza sia di giorno che di notte. Deve provvedere a rendere visibile, sia di giorno che di notte, il personale addetto ai lavori esposto al traffico dei veicoli.*	

visibile, sia di giorno che di notte, il personale addetto ai lavori esposto al traffico dei veicoli.		
Articolo 42 *Accessi, diramazioni, pertinenze e attraversamenti della sede stradale*		
1. Senza la preventiva autorizzazione o concessione rilasciata dall'ente competente non si possono: a) stabilire nuovi accessi e nuove diramazioni dalla strada ai fondi o fabbricati laterali, né nuovi innesti di strade soggette a uso pubblico o privato; b) aprire passi carrabili; c) trasformare accessi o diramazioni già esistenti o variazioni nell'uso di questi; d) effettuare attraversamenti della sede stradale e relative pertinenze con corsi d'acqua, condutture idriche, linee elettriche e di telecomunicazione, sia aeree che in cavo sotterraneo, sottopassi e soprappassi, teleferiche di qualsiasi specie, gasdotti, serbatoi di combustibili liquidi, o con altri impianti ed opere, che possono comunque interessare la proprietà stradale; e) usare la sede stradale e le relative pertinenze per le attività di cui alla lettera d); f) variare l'uso o l'esercizio di opere o impianti di cui alla lettera d);	*Art. 22* *1. Senza la preventiva autorizzazione dell'ente proprietario della strada non possono essere stabiliti nuovi accessi e nuove diramazioni dalla strada ai fondi o fabbricati laterali, né nuovi innesti di strade soggette a uso pubblico o privato.* *3. I passi carrabili devono essere individuati con l'apposito segnale, previa autorizzazione dell'ente proprietario.* *4. Sono vietate trasformazioni di accessi o di diramazioni già esistenti e variazioni nell'uso di questi, salvo preventiva autorizzazione dell'ente proprietario della strada.* *Art. 25* *1. Non possono essere effettuati, senza preventiva concessione dell'ente proprietario, attraversamenti od uso della sede stradale e relative pertinenze con corsi d'acqua, condutture idriche, linee elettriche e di telecomunicazione, sia aeree che in cavo sotterraneo, sottopassi e soprappassi, teleferiche di qualsiasi specie, gasdotti, serbatoi di combustibili liquidi, o con altri impianti ed opere, che possono comunque interessare la proprietà stradale. Le opere di cui sopra devono, per quanto possibile, essere realizzate in modo tale che il loro uso e la loro manutenzione non intralci la circolazione dei veicoli sulle strade, garantendo l'accessibilità delle fasce di pertinenza della strada*	

g) installare o mettere in esercizio impianti od opere relativi alle pertinenze stradali; h) collocare i cassonetti per la raccolta dei rifiuti solidi urbani di qualsiasi tipo e natura, salvo che la collocazione sia stata fatta dall'ente proprietario della strada; gli stessi sono collocati, comunque, in modo da non arrecare pericolo o intralcio alla circolazione.	*Art 24* *6.Chiunque installa o mette in esercizio impianti od opere non avendo ottenuto il rilascio dello specifico provvedimento dell'autorità pubblica previsto dalle vigenti disposizioni di legge e indicato nell'art. 26, o li trasforma o ne varia l'uso stabilito in tale provvedimento, è soggetto alla sanzione amministrativa (omissis).* *Art. 25* *3. I cassonetti per la raccolta dei rifiuti solidi urbani di qualsiasi tipo e natura devono essere collocati in modo da non arrecare pericolo od intralcio alla circolazione.*	
2. Chiunque ha ottenuto l'autorizzazione per accessi o diramazioni deve realizzare e mantenere, ove occorre, le opere sui fossi laterali senza alterare la sezione dei medesimi, né le caratteristiche plano-altimetriche della sede stradale.	*Art. 22* *6. Chiunque ha ottenuto l'autorizzazione deve realizzare e mantenere, ove occorre, le opere sui fossi laterali senza alterare la sezione dei medesimi, né le caratteristiche plano-altimetriche della sede stradale.*	
3. Chiunque esegue le attività o effettua le opere indicate nel comma 1 deve rispettare le prescrizioni dell'autorizzazione o della concessione.	*Art. 24* *7. Chiunque viola le prescrizioni indicate nel provvedimento di cui sopra è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento (omissis).* *Art. 25* *6. Chiunque non osserva le prescrizioni indicate nella concessione o nelle norme del regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento (omissis).*	
Articolo 43 *Pubblicità*		

1. Lungo le strade o in vista di esse è vietato collocare o posare: a) insegne, cartelli, manifesti, impianti di pubblicità o propaganda, segni orizzontali reclamistici, sorgenti luminose, visibili dai veicoli transitanti sulle strade, che per dimensioni, forma, colori, disegno e ubicazione possono ingenerare confusione con la segnaletica stradale, ovvero possono renderne difficile la comprensione o ridurne la visibilità o l'efficacia, ovvero arrecare disturbo visivo agli utenti della strada o distrarne l'attenzione con conseguente pericolo per la sicurezza della circolazione; in ogni caso, detti impianti non devono costituire ostacolo o, comunque, impedimento alla circolazione delle persone invalide. b) cartelli o altri mezzi pubblicitari rifrangenti, nonché sorgenti o pubblicità luminose che possono produrre abbagliamento; c) sulle isole di traffico delle intersezioni canalizzate, qualunque installazione diversa dalla prescritta segnaletica; d) 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;	*Art. 23* *1. Lungo le strade o in vista di esse è vietato collocare insegne, cartelli, manifesti, impianti di pubblicità o propaganda, segni orizzontali reclamistici, sorgenti luminose, visibili dai veicoli transitanti sulle strade, che per dimensioni, forma, colori, disegno e ubicazione possono ingenerare confusione con la segnaletica stradale, ovvero possono renderne difficile la comprensione o ridurne la visibilità o l'efficacia, ovvero arrecare disturbo visivo agli utenti della strada o distrarne l'attenzione con conseguente pericolo per la sicurezza della circolazione; in ogni caso, detti impianti non devono costituire ostacolo o, comunque, impedimento alla circolazione delle persone invalide.* *Sono, altresì, vietati i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari rifrangenti, nonché le sorgenti e le pubblicità luminose che possono produrre abbagliamento.* *Sulle isole di traffico delle intersezioni canalizzate è vietata la posa di qualunque installazione diversa dalla prescritta segnaletica.* *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.* *Art. 77 Reg. es. cds*	

e) qualsiasi forma di pubblicità in abbinamento con i segnali stradali. È tuttavia consentito l'abbinamento della pubblicità di servizi essenziali per la circolazione stradale, autorizzato dall'ente proprietario della strada, con segnali stradali, nei casi previsti dal presente codice	*6. Sono vietati l'abbinamento o l'interferenza di qualsiasi forma di pubblicità con i segnali stradali. È tuttavia consentito l'abbinamento della pubblicità di servizi essenziali per la circolazione stradale, autorizzato dall'ente proprietario della strada, con segnali stradali, nei casi previsti dalle presenti norme*	
2. È vietata qualsiasi forma di pubblicità lungo e in vista degli itinerari internazionali, delle autostrade e delle strade extraurbane principali e relativi accessi, fatta salva quella effettuata nelle aree di servizio e di parcheggio e quella per la valorizzazione e promozione del territorio nei limiti e alle condizioni stabilite con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	*Art. 23* *7. E' vietata qualsiasi forma di pubblicità lungo e in vista degli itinerari internazionali, delle autostrade e delle strade extraurbane principali e relativi accessi. Su dette strade è consentita la pubblicità nelle aree di servizio o di parcheggio solo se autorizzata dall'ente proprietario e sempre che non sia visibile dalle stesse. (...)*	
3. È sempre vietata, sotto qualsiasi forma, la pubblicità relativa ai veicoli che abbia un contenuto, significato o fine in contrasto con le norme di comportamento previste dal presente codice.	*Art. 23* *8. È parimenti vietata la pubblicità, relativa ai veicoli sotto qualsiasi forma, che abbia un contenuto, significato o fine in contrasto con le norme di comportamento previste dal presente codice. [...]*	
4. Sui veicoli è vietata: a) l'apposizione di scritte o insegne pubblicitarie luminose. È consentita quella di scritte o insegne pubblicitarie rifrangenti nei limiti e alle condizioni stabiliti ai sensi dell'articolo 264, comma 2, purché sia escluso ogni rischio di abbagliamento o di distrazione dell'attenzione nella guida per i conducenti degli altri veicoli; b) ogni forma di pubblicità di cui al comma 1, lettera d).	*Art. 23* *2. È vietata l'apposizione di scritte o insegne pubblicitarie luminose sui veicoli. È consentita quella di scritte o insegne pubblicitarie rifrangenti nei limiti e alle condizioni stabiliti dal regolamento, purché sia escluso ogni rischio di abbagliamento o di distrazione dell'attenzione nella guida per i conducenti degli altri veicoli.* *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.	
5. Fuori dai casi indicati nei commi 1, 2, 3 e 4, e ferma restando la disciplina del canone di cui alla legge 27 dicembre 2019, n. 160, è vietato collocare cartelli e di altri mezzi pubblicitari lungo le strade, anche su suolo privato, o in vista di esse, e sui marciapiedi senza l'autorizzazione di cui al titolo VII. La collocazione della pubblicità sui marciapiedi, ove autorizzata, deve garantire una zona adeguata alla circolazione dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria.	*Art. 23* *4. La collocazione di cartelli e di altri mezzi pubblicitari lungo le strade o in vista di esse è soggetta in ogni caso ad autorizzazione da parte dell'ente proprietario della strada nel rispetto delle presenti norme. (...)*	
6. Senza autorizzazione, rilasciata secondo le disposizioni del titolo VII, è, altresì, vietata: a) la pubblicità fonica su strada; b) la pubblicità effettuata con auto pubblicitarie e per mostre pubblicitarie su strada.	*Art. 23* *8. [...] La pubblicità fonica sulle strade è consentita agli utenti autorizzati e nelle forme stabilite dal regolamento. Nei centri abitati, per regioni di pubblico interesse, i comuni possono limitarla a determinare ore od a particolari periodi dell'anno.* **Nuova introduzione**	**La nuova disposizione serve a disciplinare l'impiego delle auto pubblicitarie.**
7. Il titolare delle autorizzazioni di cui ai commi 5 e 6 deve rispettare le prescrizioni indicate nella medesima autorizzazione.	*Art. 23* *12. Chiunque non osserva le prescrizioni indicate nelle autorizzazioni previste dal presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 1.417 a €14.168 in via solidale con il soggetto pubblicizzato.*	**Eliminata obbligazione solidale per il soggetto pubblicizzato (vedi concorso introdotto con comma 8)**
8. Il soggetto pubblicizzato, o nel cui interesse è effettuata la pubblicità, verifica che la stessa sia collocata in conformità alle disposizioni del presente articolo. Il medesimo soggetto è solidamente responsabile se la pubblicità è collocata senza autorizzazione o in violazione delle norme del presente codice.	13-bis. *(OMISSIS)* Chiunque viola le prescrizioni indicate al presente comma e al comma 7 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 4.833 ad euro 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.	**Estesa la responsabilità concorsuale del soggetto pubblicizzato a tutti i casi e non solo a quelli in cui non sia possibile individuare l'autore della violazione.**

9. Sui veicoli intestati o comunque detenuti a qualsiasi titolo da amministrazioni pubbliche o enti del Terzo settore, adibiti al servizio di trasporto di persone, beni o cose, per il perseguimento di finalità civiche, solidaristiche o di utilità sociale, in funzione dello svolgimento di una o più attività di interesse generale di cui all'articolo 5 del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117, l'apposizione di pubblicità non luminosa, effettuata anche per conto terzi, a titolo oneroso o gratuito, è consentita alle condizioni fissate con il regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.	**Nuova introduzione**	**Introdotta a seguito della richiesta del Ministro delle disabilità in attuazione del criterio di delega di cui all'articolo 35, comma 4, lett. n) della L 177/2024 per disciplinare l'apposizione della pubblicità sui veicoli adibiti a trasporto sociale.**
Articolo 44 *Obblighi dei proprietari confinanti e condotta delle acque*		
1. I proprietari confinanti hanno l'obbligo: a) di mantenere le siepi in modo da non restringere o danneggiare la strada o l'autostrada; b) di tagliare i rami delle piante che si protendono oltre il confine stradale e che nascondono la segnaletica o che ne compromettono comunque la leggibilità dalla distanza e dalla angolazione necessarie; c) a rimuovere nel più breve tempo possibile alberi piantati in terreni laterali o ramaglie di qualsiasi specie e dimensioni qualora per effetto di intemperie o per qualsiasi altra causa cadano sul piano stradale; d) conservare, in modo da non compromettere l'incolumità pubblica e da non arrecare danno alle	*Art. 29* *1. I proprietari confinanti hanno l'obbligo di mantenere le siepi in modo da non restringere o danneggiare la strada o l'autostrada* *e di tagliare i rami delle piante che si protendono oltre il confine stradale e che nascondono la segnaletica o che ne compromettono comunque la leggibilità dalla distanza e dalla angolazione necessarie.* *2. Qualora per effetto di intemperie o per qualsiasi altra causa vengano a cadere sul piano stradale alberi piantati in terreni laterali o ramaglie di qualsiasi specie e dimensioni, il proprietario di essi è tenuto a rimuoverli nel più breve tempo possibile.* *Art. 30* *1. I fabbricati ed i muri di qualunque genere fronteggianti le strade devono essere conservati in modo da non*	

strade ed alle relative pertinenze, i fabbricati e i muri di qualunque genere fronteggianti le strade; e) mantenere le ripe dei fondi laterali alle strade, sia a valle che a monte delle medesime, in stato tale da impedire franamenti o cedimenti del corpo stradale, ivi comprese le opere di sostegno, lo scoscendimento del terreno, l'ingombro delle pertinenze e della sede stradale in modo da prevenire la caduta di massi o di altro materiale sulla strada; f) realizzare, ove occorrono, le necessarie opere di mantenimento ed evitare di eseguire interventi che possono causare gli eventi di cui alla lettera e).	*compromettere l'incolumità pubblica e da non arrecare danno alle strade ed alle relative pertinenze.* *Art. 31* *1. I proprietari devono mantenere le ripe dei fondi laterali alle strade, sia a valle che a monte delle medesime, in stato tale da impedire franamenti o cedimenti del corpo stradale, ivi comprese le opere di sostegno di cui all'art. 30, lo scoscendimento del terreno, l'ingombro delle pertinenze e della sede stradale in modo da prevenire la caduta di massi o di altro materiale sulla strada.* *Devono altresì realizzare, ove occorrono, le necessarie opere di mantenimento ed evitare di eseguire interventi che possono causare i predetti eventi.*	
2. Coloro che hanno diritto di condurre acque nei fossi delle strade provvedono alla conservazione del fosso e, in difetto, a corrispondere all'ente proprietario della strada le spese necessarie per la manutenzione del fosso e per la riparazione degli eventuali danni non causati da terzi.	*Art. 32* *1. Coloro che hanno diritto di condurre acque nei fossi delle strade sono tenuti a provvedere alla conservazione del fosso e, in difetto, a corrispondere all'ente proprietario della strada le spese necessarie per la manutenzione del fosso e per la riparazione degli eventuali danni non causati da terzi.*	
3. Coloro che hanno diritto di attraversare le strade con corsi o condotte d'acqua: a) hanno l'obbligo di costruire e di mantenere i ponti e le opere necessari per il passaggio e per la condotta delle acque; b) devono eseguire e mantenere le altre opere d'arte, anche a monte e a valle della strada, che sono o si rendono necessarie per l'esercizio della	*Art. 32* *2. Salvo quanto è stabilito nell'art. 33, coloro che hanno diritto di attraversare le strade con corsi o condotte d'acqua hanno l'obbligo di costruire e di mantenere i ponti e le opere necessari per il passaggio e per la condotta delle acque;* *devono, altresì, eseguire e mantenere le altre opere d'arte, anche a monte e a valle della strada, che siano o si rendano necessarie per l'esercizio della concessione e per ovviare*	

concessione e per ovviare ai danni che dalla medesima possono derivare alla strada stessa. Tali opere sono costruite secondo le prescrizioni tecniche contenute nel disciplinare allegato all'atto di concessione rilasciato dall'ente proprietario della strada e sotto la sorveglianza dello stesso.	*ai danni che dalla medesima possono derivare alla strada stessa. Tali opere devono essere costruite secondo le prescrizioni tecniche contenute nel disciplinare allegato all'atto di concessione rilasciato dall'ente proprietario della strada e sotto la sorveglianza dello stesso.*	
4. Gli aventi diritti sui terreni laterali alla strada effettuano l'irrigazione in modo che le acque non cadano sulla sede stradale né, comunque, intersechino questa e le sue pertinenze, al fine di evitare qualunque danno al corpo stradale o pericolo per la circolazione.	*Art. 32* *3. L'irrigazione dei terreni laterali deve essere regolata in modo che le acque non cadano sulla sede stradale né comunque intersechino questa e le sue pertinenze, al fine di evitare qualunque danno al corpo stradale o pericolo per la circolazione. A tale regolamentazione sono tenuti gli aventi diritto sui terreni laterali, sui quali si effettua l'irrigazione.*	**Riformulazione lessicale**
5. I proprietari e gli utenti di canali artificiali in prossimità del confine stradale hanno l'obbligo di: a) porre in essere tutte le misure di carattere tecnico idonee ad impedire l'afflusso delle acque sulla sede stradale e ogni conseguente danno al corpo stradale e alle fasce di pertinenza; b) farsi carico degli oneri di manutenzione e rifacimento di manufatti stradali esistenti sopra gli stessi; c) in caso di ricostruzione, sostituire i manufatti in legname esistenti sui canali artificiali che attraversano la strada con strutture murarie o in cemento armato, in ferro o miste, secondo le indicazioni e le prescrizioni tecniche dell'ente	*Art. 33* *1. I proprietari e gli utenti di canali artificiali in prossimità del confine stradale hanno l'obbligo di porre in essere tutte le misure di carattere tecnico idonee ad impedire l'afflusso delle acque sulla sede stradale e ogni conseguente danno al corpo stradale e alle fasce di pertinenza.* *2. Gli oneri di manutenzione e rifacimento di manufatti stradali esistenti sopra canali artificiali sono a carico dei proprietari e degli utenti di questi, a meno che ne provino la preesistenza alle strade o abbiano titolo o possesso in contrario.* *3. I manufatti a struttura portante in legname esistenti sui canali artificiali che attraversano la strada devono, nel caso di ricostruzione, essere eseguiti con strutture murarie o in cemento armato, in ferro o miste secondo le indicazioni e le prescrizioni tecniche dell'ente proprietario della strada in relazione ai carichi ammissibili per la*	

proprietario della strada in relazione ai carichi ammissibili per la strada interessata; le disposizioni della presente lettera non si applicano alle opere ricadenti in località soggette a servitù militari. d) manutenere i manufatti ricostruiti di cui alla lettera c).	*strada interessata. Non sono comprese in questa disposizione le opere ricadenti in località soggette a servitù militari per le quali si ravvisa l'opportunità di provvedere diversamente.* *5. È, altresì, a carico di detti proprietari la manutenzione dei manufatti ricostruiti.*	
Articolo 45 *Obblighi connessi alla segnaletica*		
1. Fermo restando quanto previsto dal Capo VI del titolo VII per gli enti proprietari o gestori della strada, la segnaletica stradale deve essere conforme alle disposizioni di cui al titolo VII quando essa è collocata: a) dai soggetti privati proprietari di strade o aree aperte ad uso pubblico; b) dagli esercenti attività autorizzate dagli enti proprietari o gestori della strada; c) da coloro che sono autorizzati dagli enti proprietari o gestori della strada alla collocazione della segnaletica di indicazione.	*Art. 38* *7. La segnaletica stradale deve essere sempre mantenuta in perfetta efficienza da parte degli enti o esercenti obbligati alla sua posa in opera e deve essere sostituita o reintegrata o rimossa quando sia anche parzialmente inefficiente o non sia più rispondente allo scopo per il quale è stata collocata.* *10. Il campo di applicazione obbligatorio della segnaletica stradale comprende le strade di uso pubblico e tutte le strade di proprietà privata aperte all'uso pubblico. Nelle aree private non aperte all'uso pubblico, l'utilizzo e la posa in opera della segnaletica, ove adottata, devono essere conformi a quelli prescritti dal regolamento.* *13. I soggetti diversi dagli enti proprietari che violano le disposizioni di cui ai commi 7, 8, 9 e 10 sono soggetti alla sanzione amministrativa del pagamento di (omissis).*	
Articolo 46 *Sosta o occupazione della sede stradale con veicoli che si considerano abbandonati*		
1. I veicoli in sosta ovvero che occupano la strada e che sono rinvenuti da organi di polizia stradale si considerano in stato di abbandono in presenza dei requisiti e dei presupposti	*DM 460/1999* *Art. 1*	

previsti nel regolamento adottato in attuazione di quanto previsto dall'articolo 231, comma 3, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152.	*1. Gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni e integrazioni, allorché rinvengono su aree ad uso pubblico un veicolo a motore o un rimorchio in condizioni da far presumere lo stato di abbandono e, cioè, privo della targa di immatricolazione o del contrassegno di identificazione, ovvero di parti essenziali per l'uso o la conservazione, oltre a procedere alla rilevazione di eventuali violazioni alle norme di comportamento del codice della strada, danno atto, in separato verbale di constatazione, dello stato d'uso e di conservazione del veicolo e delle parti mancanti, e, dopo aver accertato che nei riguardi del veicolo non sia pendente denuncia di furto, contestualmente alla procedura di notificazione al proprietario del veicolo, se identificabile, ne dispongono, anche eliminando gli ostacoli che ne impediscono la rimozione, il conferimento provvisorio ad uno dei centri di raccolta individuati annualmente dai prefetti con le modalità di cui all'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1982, n. 571, tra quelli autorizzati ai sensi dell'articolo 46 del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22.*	
2. Ai fini del presente codice, sono equiparati ai veicoli di cui al comma 1: a) nei casi di cui all'articolo 131, comma 1, lettere a) e b), i veicoli per i quali, decorsi sei mesi dalla data di definizione del verbale di accertamento della violazione che prevede la sanzione accessoria dell'immobilizzazione o del divieto di marcia a tempo indeterminato, l'interessato non ha adempiuto alla prescrizione imposta ovvero a regolarizzare la condizione del veicolo;	**Nuova introduzione**	**La previsione serve ad evitare che i veicoli sottoposti a sanzione amministrativa accessoria del divieto di marcia (che, diversamente dalla procedura vigente, può essere eseguita anche lasciando il veicolo in sosta sulla strada) siano lasciati indefinitamente**

		sulla strada creando rischi di inquinamento ambientale.
b) i veicoli per i quali ricorrono, alternativamente, le seguenti condizioni: 1) si trovano nello stesso luogo da più di sessanta giorni, per i quali la revisione risulta scaduta da oltre centoventi giorni o risultano privi di assicurazione, quando tale adempimento è richiesto per la circolazione;	**Nuova introduzione**	
2) sono stati oggetto di blocco ai sensi dell'articolo 132 e non sono stati reclamati dai proprietari dopo novanta giorni dall'adozione della misura;	**Nuova introduzione**	
3) fuori dai casi di cui al punto 2), permangono in sosta su un'area ad uso pubblico soggetta a divieto ai sensi dell'articolo 57 per oltre sessanta giorni;	*DM 460/1999 Art. 2* *1. Gli organi di polizia di cui al comma 1 dell'articolo 1, allorché accertano, attraverso apposita verbalizzazione, il protrarsi per oltre sessanta giorni della sosta di un veicolo a motore o di un rimorchio su un'area ad uso pubblico in cui ne è fatto divieto ai sensi degli articoli 6, 7, 157, 158 e 175 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, anche eliminando gli ostacoli che ne impediscono la rimozione, ne dispongono, fatto salvo quanto previsto dagli articoli 159 e 215 dello stesso decreto, il conferimento, per la temporanea custodia, ad uno dei centri di raccolta indicati nell'articolo 1, dopo aver verificato che nei riguardi del veicolo non risulta presentata denuncia di furto.*	

4) sono soggetti a sequestro e a dissequestro, ai sensi dell'articolo 133, quando non sono stati reclamati dai proprietari decorsi novanta giorni dal dissequestro;	*DPR 189/2001 Art. 1* *2. Nel rispetto dei principi fissati dal codice di procedura penale per procedimenti di alienazione di beni sequestrati e confiscati, e ferma restando la particolare disciplina di tali procedimenti, il presente regolamento si applica nei casi di alienazione di veicoli, anche registrati, che si ritengono abbandonati per mancato ritiro da parte del proprietario nel termine di tre mesi dalla notificazione dell'obbligo di ritiro, a seguito dell'applicazione di misure di sequestro e sanzioni accessorie previste dal codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, salve le garanzie fissate dal comma 3 dell'articolo 264 del codice di procedura penale.*	
5) sono in sosta su aree pubbliche destinate al parcheggio a pagamento, nel caso di sosta protratta per un periodo di sessanta giorni continuativi senza l'effettuazione del pagamento delle somme dovute in conformità alle tariffe previste;	**Nuova introduzione**	**Le previsioni servono ad evitare che i veicoli inutilizzati per un certo lasso di tempo anche se appartengono a persona deceduta siano lasciati indefinitamente sulla strada creando rischi di inquinamento ambientale** **La disciplina è ora confusamente contenuta (peraltro impropriamente) nell'articolo 2 del D.M. 460 del 1999 che, al**
c) i veicoli che risultano intestati a persona deceduta da più di centoventi giorni e per i quali non è intervenuta l'intestazione temporanea di cui all'articolo 238, se privi di assicurazione quando tale adempimento è richiesto per la circolazione;	**Nuova introduzione**	

d) i veicoli oggetto di dissequestro per morte dell'obbligato, che non sono stati ritirati dagli aventi titolo decorsi centottanta giorni dal dissequestro.	**Nuova introduzione**	**comma 1, testualmente recita: "1. Gli organi di polizia di cui al comma 1 dell'articolo 1, allorché accertano, attraverso apposita verbalizzazione, il protrarsi per oltre sessanta giorni della sosta di un veicolo a motore o di un rimorchio su un'area ad uso pubblico in cui ne è fatto divieto ai sensi degli articoli 6, 7, 157, 158 e 175 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, anche eliminando gli ostacoli che ne impediscono la rimozione, ne dispongono, fatto salvo quanto previsto dagli articoli 159 e 215 dello stesso decreto, il conferimento, per la temporanea custodia, ad uno dei centri di raccolta indicati nell'articolo 1, dopo aver verificato che nei riguardi del veicolo non risulta presentata denuncia di furto.".**

		La disposizione proposta intende tipizzare le fattispecie dell'abbandono di veicoli, prevedendo, per la fattispecie, tipizzata dal citato DM, della sosta su luogo pubblico, il requisito dell'immatricolazione da più di 10 anni in chiave maggiormente garantista per l'utente. La formulazione vigente consentirebbe la rimozione di un veicolo nuovo solo per il protrarsi della sosta per più di 60 giorni.
3. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui al comma 2, lettere b), punto 1) e c), non rilevano ai fini della mancanza del requisito assicurativo, i casi di deroga o di sospensione dell'assicurazione ai sensi dell'articolo 122-bis del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui al comma 2, lettera b), punto 1, la revisione si considera scaduta quando, entro il termine utile previsto, non è stata effettuata, con esito favorevole, la visita di revisione ai sensi degli articoli 235 e 236.	**Nuova introduzione**	**Disposizione di carattere regolatorio e procedurale**
4. Nei casi indicati dai commi 1 e 2, gli organi di polizia stradale procedono alla rilevazione di eventuali violazioni delle norme di comportamento del presente codice e attestano, in un separato verbale di accertamento, lo stato	**Nuova introduzione**	**Disposizione attuativa per il funzionamento della procedura, mutuata da principi**

d'uso e di conservazione del veicolo e delle eventuali parti mancanti. Se nei riguardi del veicolo non risulta pendente denuncia di furto o di appropriazione indebita, gli organi di polizia notificano al proprietario del veicolo, se identificabile, un avviso di rinvenimento e di invito all'immediato ritiro. I medesimi organi dispongono il conferimento provvisorio del veicolo ad un centro di raccolta di cui all'articolo 231 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, eliminando gli ostacoli che ne impediscono la rimozione.		**contenuti nel DPR 189 del 2001 e nel DM 460 del 1999**
5. Trascorsi sessanta giorni dalla notificazione dell'avviso di cui al comma 4 ovvero dal rinvenimento del veicolo, se non risulta possibile identificare il proprietario o se il veicolo non è stato reclamato dagli aventi diritto, il veicolo è rottamato dal centro di raccolta su disposizione dell'organo di polizia stradale che lo ha rinvenuto, a norma del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209 ovvero del decreto legislativo 3 aprile 2006. n. 152, con rivalsa delle spese sostenute per la rimozione, la custodia e la rottamazione. Il veicolo può comunque essere rottamato, con spese a carico dell'ente proprietario o del concessionario stradale, con diritto di rivalsa rispetto alle spese sostenute per la rimozione, la custodia e la rottamazione, nei casi in cui la notifica non può essere perfezionata: a) presso il domicilio digitale; b) per irreperibilità del proprietario presso la residenza che risulta dalla carta di circolazione; c) per mancata trascrizione della nuova proprietà dopo il decesso del proprietario.	**Nuova introduzione**	**Disposizione attuativa per il funzionamento della procedura, mutuata da principi contenuti nel DPR 189 del 2001 e nel DM 460 del 1999**
6. I veicoli immatricolati o immessi in circolazione per la prima volta da meno di dieci anni che versano in buono stato d'uso possono essere acquisiti per occupazione, ai sensi degli articoli 927, 928, 929 e 923 del codice civile e	**Nuova introduzione**	**Disposizione attuativa per il funzionamento della procedura, mutuata da principi contenuti nel DPR 189**

nel rispetto delle disposizioni di cui al comma 5, nei seguenti casi: a) quando sono rinvenuti privi di targa di immatricolazione e del contrassegno di identificazione; b) quando si trovano in una delle condizioni di cui al comma 2 e non sono reclamati dai proprietari.		**del 2001 e nel DM 460 del 1999**
7. Nei casi di cui al comma 6, l'organo di polizia che ha rinvenuto il veicolo procede al recupero e alla notifica di un avviso di rinvenimento secondo le disposizioni del comma 4 e al conferimento provvisorio ad un deposito autorizzato dal Prefetto ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1982, n. 571, con oneri a carico dell'ente proprietario o del concessionario della strada sulla quale il veicolo è stato rinvenuto. In deroga a quanto previsto dall'articolo 929 del codice civile, trascorsi novanta giorni senza richiesta di restituzione da parte del proprietario e corresponsione delle spese, l'organo di polizia che lo ha rinvenuto provvede alla rottamazione, mediante conferimento ad uno dei centri di raccolta di cui all'articolo 231 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ovvero, tenuto conto delle condizioni d'uso del veicolo, ne dispone la vendita o l'assegnazione per finalità sociali o assistenziali.	**Nuova introduzione**	**Disposizione attuativa per il funzionamento della procedura mutuata da principi contenuti nel DPR 189 e nel DM 460**
8. Nei casi di cui al presente articolo, se il veicolo è rottamato ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 22 settembre 2022, n. 177, la cancellazione dal pubblico registro automobilistico avviene senza oneri per il centro di raccolta.	*DM 460 del 1999* *art. 3* 1. La provincia fissa le tariffe delle somme dovute ai centri di raccolta per il prelievo, la custodia, la cancellazione dal pubblico registro automobilistico (P.R.A.) e la demolizione dei veicoli, ovvero soltanto per le prime due operazioni in caso di vendita ai sensi del comma 4 dell'articolo 2, nonché i criteri di detrazione dai corrispettivi dovuti dei valori standardizzati delle singole tipologie di materiali recuperabili. La tariffa è determinata, distintamente per le ipotesi di conferimento di cui agli articoli 1 e 2, sulla base	

	di criteri forfettari correlati alla categoria di appartenenza e al valore medio di mercato del veicolo. 2. L'onere finanziario è posto a carico dell'ente proprietario della strada sulla quale il veicolo è stato rinvenuto o del concessionario della stessa.	

CAPO II

NORME DI CIRCOLAZIONE PER TUTTI GLI UTENTI

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 47 *Obbligo di prudenza nel controllo del veicolo*		
1. Fermo restando il rispetto degli obblighi, dei divieti e dei limiti specificamente disciplinati dalle disposizioni del presente titolo, nella circolazione su strada i conducenti mantengono il costante controllo del veicolo, adattando la conduzione alle condizioni del traffico, della visibilità o di altra natura idonee ad incidere sulla capacità di arresto innanzi agli ostacoli prevedibili o di esecuzione delle manovre necessarie ai fini della prevenzione dei sinistri e delle ulteriori cause di alterazione della circolazione.	*Art. 141* *1. È obbligo del conducente regolare la velocità del veicolo in modo che, avuto riguardo alle caratteristiche, allo stato ed al carico del veicolo stesso, alle caratteristiche e alle condizioni della strada e del traffico e ad ogni altra circostanza di qualsiasi natura, sia evitato ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose ed ogni altra causa di disordine per la circolazione.*	**Riformulazione di principi generali di cui all'art. 141 cds alla luce di quanto stabilito dalla giurisprudenza in materia.**
Articolo 48 *Dei divieti di circolazione*		
1. Al di fuori dei casi di cui al comma 2, la circolazione è soggetta al rispetto dei divieti imposti dagli enti proprietari o gestori delle strade, in conformità alle disposizioni del Titolo I, Capo III, per esigenze legate alla circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade. I divieti sono comunicati	*Art. 6 Regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati* *14. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti e limitazioni previsti nel presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di (omissis)*	**La disposizione nasce dalla riformulazione di disposizioni del vigente codice della strada e, in particolare, delle disposizioni di cui agli articoli 6, 7 e 8.**

mediante segnaletica stradale ovvero, in caso di urgenza, con qualsiasi altro strumento.	*Art. 7 Regolamentazione della circolazione nei centri abitati* *14. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti o limitazioni previsti nel presente articolo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da. (omissis)* *Art. 8 Circolazione nelle piccole isole* *2. Chiunque viola gli obblighi, i divieti e le limitazioni previsti dal presente articolo è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)*	
2. La circolazione è sempre vietata: a) sulle strade extraurbane o tratti di esse quando il divieto è previsto dal Prefetto per motivi di ordine, sicurezza pubblica, per esigenze di carattere militare ovvero di tutela della salute; b) sulle strade extraurbane nei giorni in cui vale il divieto di circolazione, limitatamente ai veicoli oggetto del divieto; c) sulle strade urbane o tratti di esse quando il divieto è previsto dal sindaco per i motivi indicati nella lettera a); d) sulle strade soggette a limitazione delle emissioni derivanti dal traffico veicolare in relazione ai livelli delle sostanze inquinanti nell'aria imposta dall'autorità competente; e) quando il divieto è imposto su strade urbane per veicoli appartenenti, relativamente alle emissioni inquinanti, a categorie inferiori a quelle consentite; f) nelle corsie o nelle strade riservate ai mezzi pubblici di trasporto, nelle ZTL, nelle aree pedonali urbane, nelle zone scolastiche urbane ovvero nelle zone ciclabili, salvo veicoli autorizzati;	*Art. 6* *12. Chiunque non ottempera ai provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1 e 3 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di (omissis).* *12-bis. Chiunque non ottempera ai provvedimenti di sospensione adottati ai sensi del comma 1-sexies è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).* *13. Chiunque viola le prescrizioni di cui al comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).* *14. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti e limitazioni previsti nel presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).* *Art. 7* *13. Chiunque non ottemperi ai provvedimenti di sospensione o divieto della circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).*	**La disposizione nasce dalla riformulazione di disposizioni del vigente codice della strada e, in particolare, delle disposizioni di cui agli articoli 6, 7 e 8.**

g) nelle ZTL soggette a tariffazione quando non sia stato effettuato il pagamento della relativa tariffa; h) sulle strade o sui tratti di strade in cui vige la prescrizione di cui all'articolo 23, comma 3, lettera e), senza l'utilizzo dei mezzi di cui alla medesima lettera e) senza l'utilizzo dei mezzi di cui alla medesima lettera e); i) sulle strade o sui tratti di strade in cui vige la prescrizione di cui all'articolo 23, comma 3, lettera f), senza l'utilizzo degli pneumatici ivi previsti; l) sulle strade adiacenti a siti di rilevanza culturale, paesaggistica o naturalistica tutelati dall'UNESCO, quando il divieto sia imposto per straordinarie e motivate esigenze connesse alla tutela di particolari ambiti; m) sulle strade dove si svolgono competizioni sportive in presenza di provvedimenti di chiusura della strada ovvero di sospensione temporanea della circolazione; n) sulle piste ciclabili, per i veicoli non ammessi alla circolazione sulle medesime; o) sulle piccole isole per i veicoli e nei periodi interessati da provvedimenti regionali di limitazione della circolazione, salvo autorizzazione.	*13-bis. Chiunque, in violazione delle limitazioni previste ai sensi della lettera b) del comma 1, circola con veicoli appartenenti, relativamente alle emissioni inquinanti, a categorie inferiori a quelle prescritte, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di (omissis)* *14. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti o limitazioni previsti nel presente articolo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis). La violazione del divieto di circolazione nelle corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto, nelle aree pedonali e nelle zone a traffico limitato è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)* *14-bis. La sanzione di cui al comma 14, secondo periodo, si applica anche in caso di violazione della limitazione della circolazione nella zona tariffata di cui al comma 9, consistente nel mancato pagamento dell'intera somma prevista. (omissis)* *Art. 8* *2. Chiunque viola gli obblighi, i divieti e le limitazioni previsti dal presente articolo è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).*	**Introduzione di un'ipotesi specifica oggi sanzionata genericamente come violazione della segnaletica ai sensi dell'art. 6 o 7 a seconda dei casi.**

3. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali è vietata la circolazione dei seguenti veicoli:	*Art. 175* *2. È vietata la circolazione dei seguenti veicoli sulle autostrade e sulle strade di cui al comma 1:*	
a) biciclette, monopattini elettrici, cicli a propulsione e ciclomotori; b) motocicli di cilindrata inferiore a 120 centimetri cubici se a motore termico, ovvero di potenza inferiore a 6 kW se a motore elettrico;	*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 (omissis)*	
c) motocicli di cilindrata compresa tra 120 e 150 centimetri cubici se a motore termico, ovvero di potenza compresa tra 6 e 11 kW se a motore elettrico, quando sono condotti da un soggetto minorenne;	*2-bis. In deroga a quanto previsto dal comma 2, lettera a), sulle autostrade e sulle strade di cui al comma 1 è consentita la circolazione dei motocicli di cilindrata non inferiore a 120 centimetri cubici se a motore termico ovvero di potenza non inferiore a 6 kW se a motore elettrico solo se condotti da un soggetto maggiorenne*	
d) tricicli e motocarrozzette di cilindrata inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico ovvero inferiore a 15 Kw se a motore elettrico, destinati al trasporto di persone e con al massimo un passeggero oltre al conducente; e) altri motoveicoli di massa a vuoto fino a 400 kg o di massa complessiva fino a 1300 kg;	*a) (omissis) e motocarrozzette di cilindrata inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico;* *b) altri motoveicoli di massa a vuoto fino a 400 kg o di massa complessiva fino a 1300 kg, ad eccezione dei tricicli, di cilindrata non inferiore a 250 cm³ se a motore termico e comunque di potenza non inferiore a 15 kW, destinati al trasporto di persone e con al massimo un passeggero oltre al conducente;*	
f) veicoli non muniti di pneumatici;	*c) veicoli non muniti di pneumatici;*	
g) veicoli agricoli e forestali, macchine operatrici e macchine mobili non stradali;	*d) macchine agricole e macchine operatrici;*	
h) veicoli con oggetti diversi dal carico non solidamente assicurato o sporgente oltre i limiti consentiti;	*e) veicoli con carico disordinato e non solidamente assicurato o sporgente oltre i limiti consentiti;*	
i) veicoli a tenuta non stagna e con carico scoperto, se trasportano materie suscettibili di dispersione;	*f) veicoli a tenuta non stagna e con carico scoperto, se trasportano materie suscettibili di dispersione;*	

l) veicoli le cui condizioni di uso, equipaggiamento e gommatura possono costituire pericolo per la circolazione; m) veicoli con carico non opportunamente sistemato e fissato; n) le autovetture che non sono in grado di sviluppare, per costruzione, la velocità in piano di almeno 80 km/h.	*h) veicoli le cui condizioni di uso, equipaggiamento e gommatura possono costituire pericolo per la circolazione;* *i) veicoli con carico non opportunamente sistemato e fissato.* *Art. 372 reg. es. cds* *4. Gli autoveicoli di cui all'articolo 54, comma 1, lettera a), del codice non sono ammessi a circolare in autostrada o nelle strade extraurbane principali se non sono in grado, per costruzione, di sviluppare la velocità in piano di almeno 80 km/h.*	
4. I divieti di circolazione di cui al comma 3 non si applicano ai veicoli appartenenti agli enti proprietari o gestori della strada o da essi autorizzati. Il divieto di cui al comma 3, lettera g), relativamente alle macchine operatrici-gru come individuate dalla carta di circolazione, non si applica sulle strade extraurbane principali.	*Art. 175* *3. Le esclusioni di cui al comma 2 non si applicano ai veicoli appartenenti agli enti proprietari o concessionari dell'autostrada o da essi autorizzati. L'esclusione di cui al comma 2, lettera d), relativamente alle macchine operatrici-gru come individuate dalla carta di circolazione, non si applica sulle strade extraurbane principali.*	
5. Sulle autostrade e sulle altre strade in cui è imposto un pedaggio, sono obbligati solidalmente al pagamento del pedaggio il conducente e il proprietario del veicolo. Sono esonerati dall'obbligo di corrispondere il pedaggio:	*Art. 176* *11. Sulle autostrade e strade per il cui uso sia dovuto il pagamento di un pedaggio, l'esazione può essere effettuata mediante modalità manuale o automatizzata, anche con sistemi di telepedaggio con o senza barriere. (omissis).* *11-bis. Al pagamento del pedaggio di cui al comma 11, quando esso è dovuto, e degli oneri di accertamento dello stesso, sono obbligati solidalmente sia il conducente sia il proprietario del veicolo, come stabilito dall'articolo 196.* *16. Per l'utente di autostrada a pedaggio sprovvisto del titolo di entrata, o che impegni gli impianti di controllo in maniera impropria rispetto al titolo in suo possesso, il pedaggio da corrispondere è calcolato dalla più lontana*	**Non si è ritenuto di riprodurre le modalità di riscossione essendo rimessa all'autonomia convenzionale delle concessionarie.**

	stazione di entrata per la classe del suo veicolo. All'utente è data la facoltà di prova in ordine alla stazione di entrata. *Art. 373 Reg. es. cds* *1. Al pagamento del pedaggio, quando esso è dovuto, e degli oneri di accertamento previsti dall'articolo 372 sono obbligati solidalmente sia il conducente che il proprietario del veicolo. Per il recupero degli importi dovuti all'ente proprietario dell'autostrada si applicano le norme del Testo Unico approvato con Regio Decreto 14 aprile 1910, n. 639 e successive integrazioni e modificazioni.* *2. Sono esentati dal pagamento del pedaggio:*	
a) i veicoli della Polizia di Stato targati “Polizia” e dell'ANAS S.p.a. muniti di segni contraddistintivi; b) i veicoli dell'Arma dei Carabinieri con targa C.C. muniti di libretto di circolazione del Ministero della difesa con annotazione di carico all'Arma dei Carabinieri; c) i veicoli con targa C.R.I., nonché i veicoli delle organizzazioni di volontariato e degli organismi similari non aventi scopo di lucro, adibiti al soccorso nell'espletamento del relativo specifico servizio; d) i veicoli con targa V.F., nonché quelli in dotazione al Corpo permanente dei vigili del fuoco delle province autonome di Trento e Bolzano; e) i veicoli con targa G di F; f) i veicoli con targa POLIZIA PEN; g) i veicoli delle Forze armate con targa A.M, C.P., E.I. e M.M;	*a) i veicoli della Polizia di Stato targati "Polizia" e dell'A.N.A.S. muniti di segni contraddistintivi;* *b) i veicoli dell'Arma dei Carabinieri con targa E.I. muniti di libretto di circolazione del Ministero della difesa con annotazione di carico all'Arma dei Carabinieri;* *c) i veicoli con targa C.R.I., nonché i veicoli delle associazioni di volontariato e degli organismi similari non aventi scopo di lucro, adibiti al soccorso nell'espletamento del relativo specifico servizio e provvisti di apposito contrassegno approvato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione e del Ministro dei lavori pubblici;* *d) i veicoli con targa V.F., nonché quelli in dotazione al Corpo permanente dei vigili del fuoco delle province autonome di Trento e Bolzano;* *e) i veicoli con targa G.d.F.;* *f) i veicoli con targa C.F.S.;* *g) i veicoli con targa POLIZIA PEN;*	

h) i veicoli civili, con targa italiana o estera, che, nell'ambito di enti o organizzazioni formalmente riconosciuti dai rispettivi Stati di appartenenza, effettuano, a seguito di calamità naturali o di eventi bellici, trasporti di beni di prima necessità in soccorso delle popolazioni colpite, purché muniti di specifica attestazione delle competenti autorità; i) i veicoli dei funzionari del Ministero dell'interno, dell'ANAS S.p.a., e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti autorizzati al servizio di polizia stradale.	*h) i veicoli delle Forze armate adibiti a soccorso (autoambulanze, autosoccorso, etc.) nell'espletamento del servizio o al seguito di autocolonne;* *i) i veicoli delle Forze armate negli interventi di emergenza e in occasione di pubbliche calamità, nonché i veicoli civili, con targa italiana o estera, che, nell'ambito di enti o organizzazioni formalmente riconosciuti dai rispettivi Stati di appartenenza, effettuano, a seguito di calamità naturali o di eventi bellici, trasporti di beni di prima necessità in soccorso delle popolazioni colpite, purché muniti di specifica attestazione delle competenti autorità;* *l) i veicoli dei funzionari del Ministero dell'interno, dell'A.N.A.S., della Direzione generale della M.C.T.C., dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, del Ministero dei lavori pubblici, autorizzati al servizio di polizia stradale.*	
Articolo 49 *Dei comportamenti in presenza dei segnali stradali e di provvedimenti urgenti del Sindaco o del Prefetto*		
1. L'utente è tenuto a rispettare quanto reso noto a mezzo della segnaletica stradale: a) nelle ipotesi in cui la medesima costituisce attuazione di obblighi, limitazioni e divieti imposti da specifiche disposizioni del presente codice; b) nelle ipotesi in cui l'obbligo, la limitazione e il divieto non sono predeterminati dalle disposizioni del presente codice, ma sono comunicati all'utente a mezzo della segnaletica stessa.	*Art. 38* *2. Gli utenti della strada devono rispettare le prescrizioni rese note a mezzo della segnaletica stradale ancorché in difformità con le altre regole di circolazione.* *Art. 146* *1. L'utente della strada è tenuto ad osservare i comportamenti imposti dalla segnaletica stradale e dagli agenti del traffico a norma degli articoli da 38 a 43 e delle relative norme del regolamento.*	
2. Il conducente di un veicolo non può proseguire la marcia quando le segnalazioni del semaforo o dell'agente del traffico la vietano.	*Art. 146* *3. Il conducente del veicolo che prosegue la marcia, nonostante che le segnalazioni del semaforo o dell'agente*	

	del traffico vietino la marcia stessa, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).	
3. I pedoni non possono attraversare la strada quando le segnalazioni del semaforo o dell'agente del traffico lo vietano. Le disposizioni di cui al primo periodo si applicano anche ai conducenti di biciclette, monopattini elettrici e cicli a propulsione quando mancano le lanterne semaforiche per biciclette.	*Art. 41* *5.[…] Le luci delle lanterne semaforiche pedonali sono a forma di pedone colorato su fondo nero. I colori sono:* *a) rosso, con significato di arresto e non consente ai pedoni di effettuare l'attraversamento, né di impegnare la carreggiata;* *15. In assenza di lanterne semaforiche per i velocipedi, i ciclisti sulle intersezioni semaforizzate devono assumere il comportamento dei pedoni.* *Art 146* *1. L'utente della strada è tenuto ad osservare i comportamenti imposti dalla segnaletica stradale e dagli agenti del traffico a norma degli articoli da 38 a 43 e delle relative norme del regolamento.* *2. Chiunque non osserva i comportamenti indicati dalla segnaletica stradale o nelle relative norme di regolamento, ovvero dagli agenti del traffico, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma (omissis).*	
4. Fuori dai casi di cui al comma 2, durante il periodo di accensione della luce rossa della lanterna semaforica, il veicolo non può superare la striscia di arresto. In mancanza di tale striscia, i veicoli non possono impegnare l'area di intersezione o l'attraversamento pedonale, né oltrepassare il segnale, in modo da poterne osservare le indicazioni.	*Art. 41* *11. Durante il periodo di accensione della luce rossa, i veicoli non devono superare la striscia di arresto; in mancanza di tale striscia i veicoli non devono impegnare l'area di intersezione, né l'attraversamento pedonale, né oltrepassare il segnale, in modo da poterne osservare le indicazioni.*	
5. Durante il periodo di accensione della luce gialla della lanterna semaforica, i veicoli non possono oltrepassare gli stessi punti stabiliti per l'arresto. Se, al momento dell'accensione della luce gialla, si trovano	*Art. 41* *10. Durante il periodo di accensione della luce gialla, i veicoli non possono oltrepassare gli stessi punti stabiliti per l'arresto, di cui al comma 11, a meno che vi si trovino*	

così prossimi ai punti stabiliti per l'arresto da non potersi arrestare in condizioni di sufficiente sicurezza, devono sgombrare sollecitamente e con opportuna prudenza l'area di intersezione.	*così prossimi, al momento dell'accensione della luce gialla, che non possano più arrestarsi in condizioni di sufficiente sicurezza; in tal caso essi devono sgombrare sollecitamente l'area di intersezione con opportuna prudenza.*	
6. Durante il periodo di accensione della lanterna semaforica con luce rossa a forma di X, i conducenti non possono percorrere la corsia o impegnare il varco ad essa sottostante, né possono arrestarsi dinanzi alle luci della lanterna. I conducenti percorrono la corsia o impegnano il varco sottostante la luce verde a forma di freccia rivolta verso il basso.	*Art. 41* *16. Durante il periodo di accensione delle luci delle lanterne semaforiche per corsie reversibili, i conducenti non possono percorrere la corsia o impegnare il varco sottostanti alla luce rossa a forma di X; possono percorrere la corsia o impegnare il varco sottostanti la luce verde a forma di freccia rivolta verso il basso.* *È vietato ai veicoli di arrestarsi comunque dinnanzi alle luci delle lanterne semaforiche per corsie reversibili anche quando venga data l'indicazione della X rossa.*	
7. Quando, per avaria o per altre cause, la lanterna semaforica di qualsiasi tipo è spenta o presenta indicazioni anomale, il pedone o il conducente hanno l'obbligo di procedere a velocità particolarmente ridotta. Nei casi di cui al primo periodo, gli utenti della strada osservano le segnalazioni eventualmente ripetute da altre lanterne semaforiche funzionanti.	*Art. 41* *13. Nel caso in cui la lanterna semaforica pedonale o quella per i velocipedi risulti spenta o presenti indicazioni anomale, il pedone o il ciclista ha l'obbligo di usare particolare prudenza anche in relazione alla possibilità che verso altre direzioni siano accese luci che consentano il passaggio ai veicoli che interferiscono con la sua traiettoria di attraversamento.* *18. Qualora per avaria o per altre cause una lanterna semaforica veicolare di qualsiasi tipo sia spenta o presenti indicazioni anomale, il conducente ha l'obbligo di procedere a minima velocità e di usare particolare prudenza anche in relazione alla possibilità che verso altre direzioni siano accese luci che consentono il passaggio. Se, peraltro, le indicazioni a lui dirette sono ripetute da altre lanterne semaforiche efficienti egli deve tener conto di esse.*	

8. I soggetti diversi dagli enti proprietari o gestori devono collocare la segnaletica secondo le indicazioni di cui al Titolo VII.	*Art. 38* *10. Il campo di applicazione obbligatorio della segnaletica stradale comprende le strade di uso pubblico e tutte le strade di proprietà privata aperte all'uso pubblico. Nelle aree private non aperte all'uso pubblico, l'utilizzo e la posa in opera della segnaletica, ove adottata, devono essere conformi a quelli prescritti dal regolamento.* *13. I soggetti diversi dagli enti proprietari che violano le disposizioni di cui ai commi 7, 8, 9 e 10 sono soggetti alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).*	
9. Fuori dei casi di divieto di circolazione di cui all'articolo 48, la circolazione si svolge nel rispetto degli obblighi e delle limitazioni imposti dai provvedimenti adottati dal Prefetto e dal Sindaco ai sensi dell'articolo 20, comma 1, per motivi di sicurezza pubblica, per situazioni inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare. Le disposizioni di cui al primo periodo si applicano anche agli obblighi e limitazioni comunicati con le modalità di cui all'articolo 22, comma 3.	*Art. 6* *1. Il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare può, conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse.* *12. Chiunque non ottempera ai provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1 e 3 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)* *Art. 7* *1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:* *a) adottare i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1, 2 e 4.* *13. Chiunque non ottemperi ai provvedimenti di sospensione o divieto della circolazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).*	

10. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni del presente articolo, le prescrizioni dei segnali semaforici, escluso il segnale lampeggiante giallo di pericolo, prevalgono sulle prescrizioni comunicate a mezzo dei segnali verticali e orizzontali. Le prescrizioni dei segnali verticali prevalgono sulle prescrizioni dei segnali orizzontali. In ogni circostanza, prevalgono le segnalazioni degli agenti del traffico. 11. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai veicoli su rotaia quando circolano in sede promiscua.	*Art. 38* *2. (omissis) Le prescrizioni dei segnali semaforici, esclusa quella lampeggiante gialla di pericolo di cui all'art. 41, prevalgono su quelle date a mezzo dei segnali verticali e orizzontali che regolano la precedenza. Le prescrizioni dei segnali verticali prevalgono su quelle dei segnali orizzontali. In ogni caso prevalgono le segnalazioni degli agenti di cui all'art. 43.* *12. I conducenti dei veicoli su rotaia quando marciano in sede promiscua sono tenuti a rispettare la segnaletica stradale, salvo che sia diversamente disposto dalle presenti norme.*	
Articolo 50 *Regolazione della velocità e limiti di velocità*		
1. I conducenti hanno l'obbligo di regolare la velocità del veicolo in modo da evitare, tenuto conto delle caratteristiche, dello stato e del carico del veicolo stesso, delle caratteristiche e delle condizioni della strada e del traffico e di ogni altra circostanza rilevante per la circolazione, qualsiasi pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose e qualsiasi ulteriore situazione di disordine e intralcio.	*Art. 141* *1. È obbligo del conducente regolare la velocità del veicolo in modo che, avuto riguardo alle caratteristiche, allo stato ed al carico del veicolo stesso, alle caratteristiche e alle condizioni della strada e del traffico e ad ogni altra circostanza di qualsiasi natura, sia evitato ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose ed ogni altra causa di disordine per la circolazione.*	**Si veda nota all'articolo 47.**
2. Durante la marcia, il conducente: a) modera la velocità nei tratti di strada a visibilità limitata, nelle curve, in prossimità delle intersezioni e delle scuole o di altri luoghi frequentati da bambini indicati dagli appositi segnali, nelle forti discese, nei passaggi stretti o	*Art. 141* *3. In particolare, il conducente deve regolare la velocità nei tratti di strada a visibilità limitata, nelle curve, in prossimità delle intersezioni e delle scuole o di altri luoghi frequentati da fanciulli indicati dagli appositi segnali, nelle forti discese, nei passaggi stretti o ingombrati, nelle*	

ingombrati, nelle ore notturne, nei casi di insufficiente visibilità per condizioni atmosferiche o per altre cause, nell'attraversamento degli abitati o comunque nei tratti di strada fiancheggiati da edifici; b) modera la velocità in presenza di lanterne semaforiche indicanti una luce gialla lampeggiante, rispettando le norme di precedenza; c) riduce significativamente la velocità e, all'occorrenza, si ferma: 1) se l'incrocio con altri veicoli risulta pericoloso o non agevole;	*ore notturne, nei casi di insufficiente visibilità per condizioni atmosferiche o per altre cause, nell'attraversamento degli abitati o comunque nei tratti di strada fiancheggiati da edifici.* *Art. 41* *17. In presenza di una luce gialla lampeggiante, di cui al comma 1, lettera i), i veicoli possono procedere purché a moderata velocità e con particolare prudenza, rispettando le norme di precedenza.* *4. Il conducente deve, altresì, ridurre la velocità e, occorrendo, anche fermarsi quando riesce malagevole l'incrocio con altri veicoli, (omissis).*	
2) all'approssimarsi di un passaggio a livello;	**Nuova introduzione**	**La specifica previsione di riduzione della velocità approssimandosi ai passaggi a livello è introdotta per maggiore coerenza con le norme di comportamento specifico dell'attraversamento del passaggio a livello e per prevedere una sanzione diversa e maggiore per l'ipotesi di mancato arresto alle barriere in caso di urto.**
3) in prossimità degli attraversamenti pedonali o ciclabili e, in ogni caso, quando i pedoni o i	*4. Il conducente deve, altresì, ridurre la velocità e, occorrendo, anche fermarsi […] quando i pedoni che si*	

ciclisti che si trovano sul percorso tardano a scansarsi o manifestano incertezza;	*trovino sul percorso tardino a scansarsi o diano segni di incertezza[…]*	**Inserito il riferimento agli attraversamenti ciclabili e ai ciclisti richiesto in sede di consultazione.**
4) se sulla strada si trovano animali che manifestano spavento;	*4. Il conducente deve, altresì, ridurre la velocità e, occorrendo, anche fermarsi […] quando, al suo avvicinarsi, gli animali che si trovino sulla strada diano segni di spavento.*	
5) quando, per avaria o per qualsiasi altra causa, una lanterna semaforica veicolare di qualsiasi tipo è spenta o presenta indicazioni anomale, anche in relazione alla possibilità che verso altre direzioni siano accese luci che consentono il passaggio;	*Art. 41* *18. Qualora per avaria o per altre cause una lanterna semaforica veicolare di qualsiasi tipo sia spenta o presenti indicazioni anomale, il conducente ha l'obbligo di procedere a minima velocità e di usare particolare prudenza anche in relazione alla possibilità che verso altre direzioni siano accese luci che consentono il passaggio. Se, peraltro, le indicazioni a lui dirette sono ripetute da altre lanterne semaforiche efficienti egli deve tener conto di esse.*	
6) in tutti i casi di segnalazione di un pericolo ai sensi dell'articolo 53, comma 10, lettere a), d), e), f), g) e h).	**Nuova introduzione**	**L'obbligo di ridurre particolarmente la velocità in presenza di segnalazione di pericolo fatta con le quattro frecce dei veicoli è stata introdotta per garantire l'efficacia delle segnalazioni medesime previste dall'articolo 53,**

		comma 10 in specifici casi.
3. È vietato gareggiare in velocità sulla strada. Ai fini di cui al presente comma, per gareggiare in velocità si intende il comportamento spontaneo, privo di accordo preventivo, con cui due o più utenti della strada, al di fuori di contesti regolamentati o competizioni illecite e clandestine, si confrontano nel tentativo di superarsi reciprocamente in rapidità di spostamento o velocità.	Art. 141 5. Il conducente non deve gareggiare in velocità.	**Integrata con definizione derivante dalla giurisprudenza al fine di differenziare la condotta punita dalla norma in argomento da quella integrante il reato di gara clandestina.**
4. Il conducente non può circolare a velocità talmente ridotta da costituire intralcio o pericolo per il normale flusso della circolazione.	Art. 141 6. Il conducente non deve circolare a velocità talmente ridotta da costituire intralcio o pericolo per il normale flusso della circolazione.	
5. Salva diversa limitazione indicata da appositi segnali e ad eccezione delle circostanze straordinarie imposte dalle condizioni del traffico, nonché da eventi ambientali o atmosferici, sulle autostrade in cui è ammessa la circolazione per file parallele è vietato percorrere la corsia di sinistra adiacente allo spartitraffico centrale a velocità inferiore ai 100 km/h.	**Nuova introduzione**	**Disposizione introdotta per rendere coerente e garantire il funzionamento della marcia per file parallele estesa a tutte le autostrade con tre o più corsie**
6. Salvo quanto previsto dal comma 8, ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima dei veicoli non può superare: a) i 150 Km/h sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, se gli enti proprietari o concessionari hanno elevato il limite massimo di velocità fino a tale valore;	*Art. 142* *1. Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali.*	**Riformulazione formale della disposizione vigente.**

b) i 130 km/h sulle altre autostrade, i 110 km/h sulle strade extraurbane principali, i 90 km/h sulle strade extraurbane secondarie e sulle strade extraurbane locali; c) i 110 km/h sulle autostrade e i 90 km/h sulle strade extraurbane principali, in caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura; d) i 50 km/h sulle strade nei centri abitati diverse da quelle della lettera e); e) i 70 km/h sulle strade dei centri abitati ove, in funzione delle caratteristiche costruttive e funzionali e in presenza degli appositi segnali, si applica tale limite.	*Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, gli enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità fino a 150 km/h sulla base delle caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato, previa installazione degli appositi segnali, sempreché lo consentano l'intensità del traffico, le condizioni atmosferiche prevalenti ed i dati di incidentalità dell'ultimo quinquennio. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali.*	
7. Fatti salvi i casi di fissazione di limiti più bassi, ai conducenti dei veicoli delle diverse categorie si applicano i seguenti limiti di velocità: a) ciclomotori: 45 km/h; b) autoveicoli o motoveicoli utilizzati per il trasporto delle merci pericolose rientranti nella classe 1 dell'allegato all'accordo di cui all'articolo 102 comma 1, quando viaggiano carichi: 50 km/h fuori dei centri abitati e 30 km/h nei centri abitati; c) veicoli agricoli e forestali e macchine operatrici: 60 km/h per le macchine agricole veloci, 40 km/h se dotate di pneumatici o altri sistemi equipollenti; 15 km/h in tutti gli altri casi; d) quadricicli: 80 km/h fuori dei centri abitati; e) autotreni, autoarticolati e autosnodati: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade; nel caso di treni costituiti da un autoveicolo di categoria M1 o N1 trainante un rimorchio di categoria O1 o O2: 70 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade;	*Art. 142* *3. Le seguenti categorie di veicoli non possono superare le velocità sottoindicate:* *a) ciclomotori: 45 km/h;* *b) autoveicoli o motoveicoli utilizzati per il trasporto delle merci pericolose rientranti nella classe 1 figurante in allegato all'accordo di cui all'articolo 168, comma 1, quando viaggiano carichi: 50 km/h fuori dei centri abitati; 30 km/h nei centri abitati;* *c) macchine agricole e macchine operatrici: 40 km/h se montati su pneumatici o su altri sistemi equipollenti; 15 km/h in tutti gli altri casi;* *d) quadricicli: 80 km/h fuori dei centri abitati;* *e) treni costituiti da un autoveicolo e da un rimorchio di cui alle lettere h), i) e l) dell'art. 54, comma 1: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;*	

f) autobus e filobus di massa complessiva a pieno carico superiore a 8 t: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade; g) autoveicoli isolati destinati al trasporto di cose o ad altri usi, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t e fino a 12 t: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade; h) autoveicoli isolati destinati al trasporto di cose o ad altri usi, di massa complessiva a pieno carico superiore a 12 t: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade; i) autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 5 t se adoperati per il trasporto di persone: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade; l) mezzi d'opera quando viaggiano a pieno carico: 40 km/h nei centri abitati; 60 km/h fuori dei centri abitati;	*f) autobus e filobus di massa complessiva a pieno carico superiore a 8 t: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade;* *g) autoveicoli destinati al trasporto di cose o ad altri usi, di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t e fino a 12 t: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade;* *h) autoveicoli destinati al trasporto di cose o ad altri usi, di massa complessiva a pieno carico superiore a 12 t: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;* *i) autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 5 t se adoperati per il trasporto di persone ai sensi dell'art. 82, comma 6: 70 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade;* *l) mezzi d'opera quando viaggiano a pieno carico: 40 km/h nei centri abitati; 60 km/h fuori dei centri abitati.*	
m) autotreni costituti da un'autovettura e un rimorchio per trasporto di attrezzature turistiche o sportive o caravan: 80 km/h fuori dei centri abitati; 100 km/h sulle autostrade;	**Nuova introduzione**	**Lettera introdotta per differenziare tali complessi veicolari da quelli di cui alla lettera e). L'indicazione dei 100 km/h è stata inserita per recepire una proposta pervenuta in sede di consultazione.**
n) veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità: 60 km/h fuori dei centri abitati; 80 km/h sulle autostrade, fatte salve le eventuali limitazioni imposte dall'autorizzazione.	**Nuova introduzione**	**Il codice vigente non fissa limiti per tali veicoli ma rinvia agli enti proprietari, non**

		assicurando uniforme applicazione. Nel recepire una proposta pervenuta in sede di consultazione è stato fissato un limite stabilendo, in ogni caso, che sono fatte salve le limitazioni imposte dall'autorizzazione.
8. Quando, ai sensi dell'articolo 19, comma 5, sono fissati limiti velocità, minimi o massimi, diversi da quelli di cui ai commi 6 o 7, le disposizioni di cui al presente articolo sul rispetto dei limiti di velocità sono parametrate ai limiti fissati in deroga dagli enti proprietari. I limiti sono resi noti mediante cartelli stradali, anche a messaggio variabile.	*Art. 142* *2. Entro i limiti massimi suddetti, gli enti proprietari della strada possono fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e limiti di velocità massimi, diversi da quelli fissati al comma 1, in determinate strade e tratti di strada quando l'applicazione al caso concreto dei criteri indicati nel comma 1 renda opportuna la determinazione di limiti diversi, seguendo le direttive che saranno impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Gli enti proprietari della strada hanno l'obbligo di adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può modificare i provvedimenti presi dagli enti proprietari della strada, quando siano contrari alle proprie direttive e comunque contrastanti con i criteri di cui al comma 1. Lo stesso Ministro può anche disporre l'imposizione di limiti, ove non vi abbia provveduto l'ente proprietario; in caso di mancato adempimento, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può procedere direttamente alla esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti dell'ente proprietario.*	**Riformulazione del vigente comma 2 dell'art. 142 per coordinare la possibilità di prevedere limiti diversi con il relativo obbligo di osservarli.**
Articolo 51		

Posizione dei veicoli sulla carreggiata e impiego delle corsie		
1. Durante la circolazione, i veicoli impegnano la parte destra della carreggiata e, anche quando la strada è libera, mantengono una posizione di prossimità al margine destro della medesima.	*Art. 143* *1. I veicoli devono circolare sulla parte destra della carreggiata e in prossimità del margine destro della medesima, anche quando la strada è libera.*	
2. Durante la circolazione, sono tenuti a mantenere una posizione il più possibile prossima al margine destro della carreggiata: a) i veicoli sprovvisti di motore, le biciclette, i monopattini elettrici, i cicli a propulsione e gli animali; b) i veicoli, che per avaria o altra causa, sono costretti a marciare a velocità molto ridotta; c) i veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali che non possono superare, per costruzione, la velocità di 40 km/h;	*Art. 143* *2. I veicoli sprovvisti di motore e gli animali devono essere tenuti il più vicino possibile al margine destro della carreggiata.* *Art. 161* *1. Nel caso di ingombro della carreggiata per avaria del veicolo, per caduta del carico o per qualsiasi altra causa, il conducente, al fine di evitare ogni pericolo per il traffico sopraggiungente, deve sollecitamente rendere libero per quanto possibile il transito provvedendo a rimuovere l'ingombro e a spingere il veicolo fuori della carreggiata o, se ciò non è possibile, a collocarlo sul margine destro della carreggiata e parallelamente all'asse di essa.* *Art. 57* *3. Ai fini della circolazione su strada, le macchine agricole semoventi a ruote pneumatiche o a sistema equivalente non devono essere atte a superare, su strada orizzontale, la velocità di 40 km/h; le macchine agricole a ruote metalliche, semi pneumatiche o a cingoli metallici, purché muniti di sovrapattini, nonché le macchine agricole operatrici ad un asse con carrello per il conducente non*	**Ai veicoli sprovvisti di motore sono aggiunti quelli più lenti come i monopattini elettrici i cicli a propulsione e le macchine con limite di velocità a 40 km/h, oltre che i veicoli che per avaria sono costretti a procedere molto lentamente.**

	devono essere atte a superare, su strada orizzontale, la velocità di 15 km/h	
d) tutti i veicoli, quando si incrociano sulle strade a doppio senso di circolazione con una corsia per senso di marcia; e) tutti i veicoli, quando percorrono una curva o un raccordo convesso, a meno che circolino su strade a due carreggiate separate o su una carreggiata ad almeno due corsie per ogni senso di marcia o su una carreggiata a senso unico di circolazione.	*Art. 143* *3. La disposizione del comma 2 si applica anche agli altri veicoli quando si incrociano ovvero percorrono una curva o un raccordo convesso, a meno che circolino su strade a due carreggiate separate o su una carreggiata ad almeno due corsie per ogni senso di marcia o su una carreggiata a senso unico di circolazione.*	
3. Salvo diversa segnalazione: a) quando una strada è divisa in due carreggiate separate, il veicolo impegna quella di destra;	*Art. 143* *4. Quando una strada è divisa in due carreggiate separate, si deve percorrere quella di destra;*	
b) quando una strada è divisa in tre carreggiate separate, il veicolo impegna quella di destra o quella centrale;	*quando è divisa in tre carreggiate separate, si deve percorrere quella di destra o quella centrale, salvo diversa segnalazione.*	
c) fuori dai casi previsti dai commi 6 e 7, quando una carreggiata è a due o più corsie per senso di marcia, il veicolo impegna la corsia più libera a destra; la corsia o le corsie di sinistra sono riservate al sorpasso. Anche se privi di apposita segnaletica e indipendentemente dall'intensità del traffico, i conducenti possono impegnare la corsia più opportuna in relazione alla direzione che intendono prendere alla successiva intersezione; i conducenti non possono cambiare corsia se non per predisporsi a svoltare a destra o a sinistra, o per fermarsi, in	*5. Salvo diversa segnalazione, quando una carreggiata è a due o più corsie per senso di marcia, si deve percorrere la corsia più libera a destra; la corsia o le corsie di sinistra sono riservate al sorpasso.* *7. All'interno dei centri abitati, salvo diversa segnalazione, quando una carreggiata è a due o più corsie per senso di marcia, si deve percorrere la corsia libera più a destra; la corsia o le corsie di sinistra sono riservate al sorpasso. Tuttavia i conducenti, qualunque sia l'intensità del traffico, possono impegnare la corsia più opportuna in relazione alla direzione che essi intendono prendere alla successiva*	

conformità alle norme che regolano queste manovre;	*intersezione; i conducenti stessi non possono peraltro cambiare corsia se non per predisporsi a svoltare a destra o a sinistra, o per fermarsi, in conformità delle norme che regolano queste manovre, ovvero per effettuare la manovra di sorpasso che in tale ipotesi è consentita anche a destra.*	
d) quando si attraversano le porte della città o i fornici aperti nelle mura urbane, se il transito non è regolato da appositi segnali o dagli agenti, i conducenti impegnano il primo passaggio veicolare posto alla loro destra. Quando il traffico è intenso e la condotta di cui al primo periodo intralcia la circolazione, i veicoli possono impegnare anche gli altri fornici disponibili per ogni senso di marcia.	*346 Reg Es* *8. Attraverso le porte della città ed i fornici aperti nelle mura urbane, ove il transito non sia regolato da appositi segnali o dagli agenti, i conducenti devono, di regola, impegnare il primo passaggio veicolare a cominciare dalla loro destra. Quando il traffico sia intenso e l'osservare la regola di cui sopra lo intralci, i veicoli possono impegnare anche gli altri fornici disponibili per ogni senso di marcia, usando tempestivamente gli appositi segnali, ai sensi del comma 3.*	
4. Salva diversa segnalazione, nelle strade con binari tramviari a raso, i veicoli possono procedere sui binari stessi se, compatibilmente con le esigenze della circolazione, non ostacolano o rallentano la marcia dei tram.	*Art. 143* *8. Nelle strade con binari tramviari a raso, i veicoli possono procedere sui binari stessi purché, compatibilmente con le esigenze della circolazione, non ostacolino o rallentino la marcia dei tram, salva diversa segnalazione.*	
Nelle strade con doppi binari tramviari a raso, entrambi su un lato della carreggiata, i veicoli possono marciare a sinistra della zona interessata dai binari, rimanendo sempre entro la parte della carreggiata relativa al senso di circolazione.	*9. Nelle strade con doppi binari tramviari a raso, entrambi su di un lato della carreggiata, i veicoli possono marciare a sinistra della zona interessata dai binari, purché rimangano sempre entro la parte della carreggiata relativa al loro senso di circolazione.*	
Se la fermata dei tram o dei filobus è corredata da apposita isola salvagente posta a destra dell'asse della strada, i veicoli, salvo diversa segnalazione che	*10. Ove la fermata dei tram o dei filobus sia corredata da apposita isola salvagente posta a destra dell'asse della strada, i veicoli, salvo diversa segnalazione che imponga*	

impone il passaggio su un lato determinato, possono transitare indifferentemente a destra o a sinistra del salvagente, rimanendo entro la parte della carreggiata relativa al senso di circolazione ed evitando ogni intralcio al movimento dei viaggiatori.	*il passaggio su un lato determinato, possono transitare indifferentemente a destra o a sinistra del salvagente, purché rimangano entro la parte della carreggiata relativa al loro senso di circolazione e purché non comportino intralcio al movimento dei viaggiatori.*	
5. È vietato circolare contromano anche per brevi tratti, funzionali ad effettuare manovre di svolta a sinistra od operazioni di sosta, fermata o parcheggio sul lato sinistro della strada. Si considera contromano anche l'ingresso o l'impegno di una strada o carreggiata organizzata a senso unico di circolazione nel senso diverso da quello consentito.	*Art. 143* *11. Chiunque circola contromano è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).* *12. Chiunque circola contromano in corrispondenza delle curve, dei raccordi convessi o in ogni altro caso di limitata visibilità, ovvero percorre la carreggiata contromano, quando la strada sia divisa in più carreggiate separate, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).*	**La disposizione deriva dalla riformulazione di disposizioni già presenti nel vigente codice.**
6. In deroga alle disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3 e limitatamente ai veicoli diversi da quelli senza motore, dalle biciclette, dai monopattini elettrici, dai cicli a propulsione e dai ciclomotori, la circolazione avviene sempre per file parallele: a) fuori dai casi di cui alle lettere b) e d), nelle carreggiate ad almeno due corsie per ogni senso di marcia, quando a causa della densità del traffico i veicoli occupano tutta la parte della carreggiata riservata al loro senso di marcia e si muovono ad una velocità condizionata da quella dei veicoli che precedono, nonché in tutti i casi in cui gli agenti del traffico la autorizzano;	*Art. 144* *1. La circolazione per file parallele è ammessa nelle carreggiate ad almeno due corsie per ogni senso di marcia, quando la densità del traffico è tale che i veicoli occupano tutta la parte della carreggiata riservata al loro senso di marcia e si muovono ad una velocità condizionata da quella dei veicoli che precedono, ovvero in tutti i casi in cui gli agenti del traffico la autorizzano. (omissis)*	
b) sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali ad almeno tre corsie per ogni senso di	**Estensione previsione vigente (Art. 144, comma 1)**	**La marcia per file parallele prevista in ogni caso sulle**

marcia, indipendentemente dall'intensità del traffico; c) lungo il tronco stradale adducente a una intersezione controllata da segnali luminosi o segnalazioni manuali. In tal caso, al segnale di via libera, essa deve continuare anche nell'area di manovra dell'intersezione stessa. d) all'interno dei centri abitati, quando una carreggiata è a due o più corsie per senso di marcia, salvo diversa segnalazione e indipendentemente dall'intensità del traffico.	*1. […] È ammessa, altresì, lungo il tronco stradale adducente a una intersezione controllata da segnali luminosi o manuali; in tal caso, al segnale di via libera, essa deve continuare anche nell'area di manovra dell'intersezione stessa.* **Estensione previsione vigente (Art. 144, comma 1)**	**autostrade e sulle strade extraurbane con più di tre corsie (comma 6, lett. b), nonché nei centri abitati su carreggiate con due o più corsie per senso di marcia (comma 6, lett. d) è stata estesa a tutte le ipotesi, a prescindere da una situazione di congestione del traffico.** **La formula "indipendente dall'intensità del traffico" è l'unica novità introdotta posto che nella normativa vigente la circolazione per file parallele è regolata allo stesso modo, seppur subordinatamente alla condizione della particolare intensità del traffico. Tale verifica viene esclusa per le autostrade a tre o più corsie per la maggiore fluidità della circolazione come previsto dalla delega.**
7. Nella circolazione per file parallele nelle ipotesi di cui al comma 6, i veicoli, esclusi i veicoli non a motore,	*Art. 144*	

le biciclette, i monopattini elettrici, i cicli a propulsione e i ciclomotori, possono impegnare qualsiasi corsia, senza necessità di mantenere una posizione prossima al margine destro della carreggiata, rimanendo in ogni caso nella corsia prescelta. Il passaggio da una corsia all'altra è consentito, previa segnalazione, soltanto per effettuare una manovra di sorpasso, raggiungere la prima corsia di destra per svoltare a destra, o l'ultima corsia di sinistra per svoltare a sinistra, ovvero per effettuare una riduzione di velocità o una volontaria sospensione della marcia al margine della carreggiata, quando ciò non è vietato. I conducenti che si trovano nella prima corsia di destra possono, inoltre, previa segnalazione, disimpegnare la corsia quando devono superare un veicolo senza motore o che procede a velocità ridotta. È sempre consentito lo scorrimento di una fila di veicoli rispetto a quella adiacente; in tale ipotesi, ogni fila procede sempre entro la propria corsia.	*2. Nella circolazione per file parallele è consentito ai conducenti di veicoli, esclusi i veicoli non a motore ed i ciclomotori, di non mantenersi presso il margine della carreggiata, pur rimanendo in ogni caso nella corsia prescelta.* *3. Il passaggio da una corsia all'altra è consentito, previa la necessaria segnalazione, soltanto quando si debba raggiungere la prima corsia di destra per svoltare a destra, o l'ultima corsia di sinistra per svoltare a sinistra, ovvero per effettuare una riduzione di velocità o una volontaria sospensione della marcia al margine della carreggiata, quando ciò non sia vietato. (omissis)* *3. (omissis) I conducenti che si trovano nella prima corsia di destra possono, inoltre, spostarsi da detta corsia quando devono superare un veicolo senza motore o comunque assai lento, sempre previa la necessaria segnalazione.* *art 346 Reg Es* *1. Nel caso di marcia per file parallele è consentito lo scorrimento di una fila di veicoli rispetto a quella adiacente, in quanto ognuna delle file deve sempre procedere entro la propria corsia.*	
8. Nelle rotatorie, i veicoli che devono svoltare alla prima uscita occupano una posizione il più possibile prossima al margine destro della carreggiata; i veicoli che proseguono verso altre uscite occupano la posizione il più possibile prossima all'isola centrale, anche quando la strada è libera. Se la rotatoria è organizzata in più corsie demarcate sulla	**Nuova introduzione**	**Manca nell'ordinamento una norma che disciplini la circolazione nelle rotatorie cd. "alla francese".**

pavimentazione, salvo diversa segnalazione, i veicoli che devono svoltare alla prima uscita impegnano la corsia più vicina al margine destro della carreggiata; i veicoli che proseguono verso altre uscite impegnano la corsia più vicina all'isola centrale. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano anche ai veicoli senza motore, ai velocipedi, ai monopattini elettrici, ai cicli a propulsione in deroga a quanto previsto dal comma 2, lettera a).		**Tale modalità consente una migliore fluidità della circolazione all'interno della rotatoria fissando regole chiare e di evitare di collocare segnaletica di precedenza nei bracci adducenti con conseguente risparmio economico.**
9. Nelle autostrade con carreggiate a tre o più corsie, salvo diversa segnalazione, i conducenti di veicoli adibiti al trasporto merci, con massa a pieno carico superiore alle 5 t, nonché i conducenti di veicoli o complessi veicolari di lunghezza totale superiore ai 7 metri, non possono impegnare altre corsie all'infuori delle due più vicine al margine destro della carreggiata. Indipendentemente dal numero di corsie per carreggiata e salva diversa segnalazione, nei tratti autostradali sottoposti al divieto di sorpasso di cui all'articolo 55 comma 13, i conducenti di veicoli soggetti a tale divieto possono impegnare esclusivamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata.	*Art. 176* *9. Nelle autostrade con carreggiate a tre o più corsie, salvo diversa segnalazione, è vietato ai conducenti di veicoli adibiti al trasporto merci, la cui massa a pieno carico supera le 5 t, ed ai conducenti di veicoli o complessi veicolari di lunghezza totale superiore ai 7 m di impegnare altre corsie all'infuori delle due più vicine al bordo destro della carreggiata. Nei tratti autostradali in cui vige il divieto di sorpasso di cui all'articolo 148, comma 14, qualunque sia il numero di corsie per carreggiata e salva diversa segnalazione, ai conducenti di veicoli per cui vale il predetto divieto è fatto obbligo di impegnare unicamente la corsia più vicina al margine destro della carreggiata.*	
10. Fermo restando quanto disposto per la marcia per file parallele e fuori dei casi di cui al comma 14, è vietato circolare affiancati ad altro veicolo nella stessa corsia.	*Art. 176* *10. Fermo restando quando disposto dall'art. 144 per la marcia per file parallele è vietato affiancarsi ad altro veicolo nella stessa corsia.*	**Il principio, oggi previsto per le autostrade e le strade extraurbane principali, è esteso a tutte le strade**
11. Sulle autostrade, sulle strade extraurbane principali e sulle altre strade a carreggiate separate, ove sono presenti più corsie e corsie di decelerazione o accelerazione, i conducenti dei veicoli:	*Art. 176* *2. È fatto obbligo:*	**Il principio, oggi previsto per le autostrade e le strade extraurbane principali,**

a) per immettersi sulla corsia di marcia, impegnano la corsia di accelerazione; b) per uscire dalla carreggiata, impegnano, con adeguato anticipo, la corsia di destra, immettendosi quindi nell'apposita corsia di decelerazione sin dal suo inizio; c) possono circolare sulle corsie di variazione della velocità solo per entrare o uscire dalla carreggiata.	*a) di impegnare la corsia di accelerazione per immettersi sulla corsia di marcia, nonché di dare la precedenza ai veicoli in circolazione su quest'ultima corsia;* *b) di impegnare tempestivamente, per uscire dalla carreggiata, la corsia di destra, immettendosi quindi nell'apposita corsia di decelerazione sin dal suo inizio;* *Art. 176* *1. (omissis)* *d) circolare sulle corsie di variazione di velocità se non per entrare o uscire dalla carreggiata.*	**è esteso a tutte le strade assimilabili**
12. È vietato circolare sulle corsie per la sosta di emergenza ovvero occupare anche solo parzialmente tali corsie se non per arrestarsi o riprendere la marcia. In caso di ingorgo, è consentito transitare sulla corsia per la sosta di emergenza al solo fine di uscire all'uscita successiva a partire dal cartello di preavviso di uscita posto a cinquecento metri dallo svincolo. In caso di ingorgo, di formazione di code o di rallentamenti, in deroga a quanto previsto dal secondo periodo, i motocicli ed i ciclomotori a due ruote possono impegnare la corsia d'emergenza, se si muovono a bassa velocità e sono in grado, in ogni momento, di farsi da parte per lasciare transitare i veicoli in emergenza che impegnano tale corsia.	*Art. 176* *1. Sulle carreggiate, sulle rampe e sugli svincoli delle strade di cui all'art. 175, comma 1, è vietato:* *c) circolare sulle corsie per la sosta di emergenza se non per arrestarsi o riprendere la marcia;* *4. In caso di ingorgo è consentito transitare sulla corsia per la sosta di emergenza al solo fine di uscire dall'autostrada a partire dal cartello di preavviso di uscita posto a cinquecento metri dallo svincolo.* **Nuova introduzione**	**Il principio, oggi previsto per le autostrade e le strade extraurbane principali, è esteso a tutte le strade assimilabili** **La previsione del terzo periodo consente una migliore gestione della circolazione di ciclomotori e motocicli in caso di ingorghi.**

13. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane a carreggiate separate in cui la circolazione è organizzata in più corsie, in occasione dell'arresto della circolazione per ingorghi o comunque per formazione di code, se la corsia per la sosta di emergenza è occupata da veicoli in sosta di emergenza o lo spazio disponibile non è sufficiente alla circolazione dei veicoli di polizia e di soccorso, i veicoli che occupano la prima corsia di destra si dispongono il più vicino possibile alla striscia di sinistra.	*Art. 176* *3. In occasione di arresto della circolazione per ingorghi o comunque per formazione di code, qualora la corsia per la sosta di emergenza manchi o sia occupata da veicoli in sosta di emergenza o non sia sufficiente alla circolazione dei veicoli di polizia e di soccorso, i veicoli che occupano la prima corsia di destra devono essere disposti il più vicino possibile alla striscia di sinistra.*	**Il principio, oggi previsto per le autostrade e le strade extraurbane principali, è esteso a tutte le strade assimilabili**
14. Sulle strade urbane a carreggiate separate in cui la circolazione è organizzata in più corsie, nei casi di arresto della circolazione o marcia a bassissima velocità per ingorghi o comunque per formazione di code, i conducenti della corsia più a sinistra mantengono una posizione il più possibile prossima al margine sinistro e quelli che impegnano la corsia più a destra una posizione il più possibile prossima al margine destro allo scopo di creare uno spazio sufficiente per il transito dei motocicli, dei ciclomotori a due ruote e, se lo spazio lo consente, dei veicoli di polizia, di soccorso ed antincendio, anche se non impegnati in urgenti servizi d'istituto. Fatto salvo quanto previsto dal comma 12, terzo periodo, non possono in ogni caso essere impegnate le corsie riservate, ove presenti. Per consentire il transito dei veicoli di polizia, di soccorso ed antincendio impegnati in urgenti servizi d'istituto, le disposizioni di cui al primo periodo si applicano anche alla circolazione su autostrade e strade extraurbane con carreggiate separate, organizzate in più corsie e prive della corsia di emergenza.	**Nuova introduzione**	**In situazioni di traffico congestionato la disposizione ha lo scopo di favorire la circolazione di motocicli, ciclomotori e mezzi di soccorso che, diversamente, sarebbero costretti a fermarsi o a fare zig zag in mezzo al traffico creando ulteriore intralcio o pericolo.**

15. Quando la larghezza, il profilo o lo stato della carreggiata, tenuto anche conto della densità della circolazione in senso contrario, non consentono di sorpassare facilmente e senza pericolo un veicolo lento, ingombrante o obbligato a rispettare un limite di velocità, il conducente di tale veicolo deve rallentare e, se necessario, assumere appena possibile una posizione il più possibile prossima al margine destro della carreggiata per lasciar passare i veicoli che seguono. Le disposizioni di cui al primo periodo non si applicano ai conducenti di veicoli in servizio pubblico di linea per trasporto di persone nei centri abitati.	*Art. 148* *5. Quando la larghezza, il profilo o lo stato della carreggiata, tenuto anche conto della densità della circolazione in senso contrario, non consentono di sorpassare facilmente e senza pericolo un veicolo lento, ingombrante o obbligato a rispettare un limite di velocità, il conducente di quest'ultimo veicolo deve rallentare e, se necessario, mettersi da parte appena possibile, per lasciar passare i veicoli che seguono. Nei centri abitati non sono tenuti all'osservanza di quest'ultima disposizione i conducenti di veicoli in servizio pubblico di linea per trasporto di persone.*	
16. In corrispondenza delle intersezioni disciplinate da semafori o da segnalazioni manuali, i conducenti dei veicoli a due ruote possono, nella corsia relativa alla direzione prescelta, affiancarsi agli altri veicoli in attesa del segnale di via. Per i veicoli a due ruote, è vietata la manovra a zig-zag per portarsi sulla linea di arresto.	*Art 346 Reg Es* *6. In corrispondenza delle intersezioni disciplinate da semafori o da segnalazioni manuali, i conducenti dei veicoli a due ruote possono, nella corsia relativa alla direzione prescelta, affiancarsi agli altri veicoli in attesa del segnale di via.* *7. La manovra a zig-zag per portarsi sulla linea di arresto è vietata.*	
17. In deroga a quanto previsto dal comma 2, le biciclette: a) nelle zone di attestamento ciclabili, sulle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, possono occupare qualunque posizione sulla carreggiata; b) nelle strade ove è previsto il doppio senso ciclabile, possono circolare nel senso opposto a quello consentito per gli altri veicoli solo se impegnano la corsia a doppio senso ciclabile loro dedicata.	Art. 143 2-bis. La disposizione del comma 2 non si applica ai velocipedi nelle zone di attestamento ciclabili, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, in cui i velocipedi possono occupare qualunque posizione sulla carreggiata. Nelle corsie ciclabili i velocipedi devono occupare la parte più esterna della corsia.	**La regola prevista per le corsie ciclabili è già contenuta nel comma 2**
18. È vietata:	*Art. 40* *10. È vietata:*	

a) la circolazione sopra le strisce longitudinali, salvo che per il cambio di corsia; b) la circolazione dei veicoli non autorizzati sulle corsie riservate; c) la marcia dei veicoli sui marciapiedi e sugli altri spazi riservati esclusivamente ai pedoni.	*b) la circolazione sopra le strisce longitudinali, salvo che per il cambio di corsia;* *c) la circolazione dei veicoli non autorizzati sulle corsie riservate.* **Nuova introduzione**	
19. Ai conducenti dei veicoli che fanno parte di convogli militari, di colonne di truppa, di cortei o di processioni, hanno l'obbligo di occupare la larghezza della carreggiata strettamente indispensabile sulla propria destra, al fine di arrecare il minimo intralcio alla normale circolazione. Allo scopo di renderli ben visibili ed identificabili, i convogli con un numero di autoveicoli superiori a dieci sono segnalati con la collocazione, sul primo veicolo della colonna nel senso di marcia, di un cartello a fondo bianco con l'iscrizione in nero "INIZIO COLONNA", nella parte anteriore del veicolo, e di un cartello a fondo bianco con l'iscrizione in nero "FINE COLONNA" nella parte posteriore. Sull'ultimo veicolo della colonna nel senso di marcia è collocato, nella parte anteriore del veicolo, un cartello con l'iscrizione in nero "FINE COLONNA" e, nella parte posteriore, un cartello con l'iscrizione in nero "INIZIO COLONNA".	*Art. 360 Reg Es* *1. Ai conducenti dei veicoli che fanno parte di convogli militari, o di colonne di truppa, o di cortei o di processioni, incombe l'obbligo di occupare la larghezza di carreggiata strettamente indispensabile sulla propria destra, onde arrecare il minimo intralcio alla circolazione normale.* *5.Nel caso di convogli di autoveicoli in numero superiore a dieci unità, sul primo veicolo della colonna nel senso di marcia deve essere collocato anteriormente un cartello a fondo bianco con l'iscrizione in nero INIZIO COLONNA e posteriormente un cartello a fondo bianco con iscrizione in nero FINE COLONNA. Sull'ultimo veicolo della colonna, nel senso di marcia dovrà essere collocato anteriormente analogo cartello con l'iscrizione FINE COLONNA e posteriormente altro cartello con l'iscrizione INIZIO COLONNA.*	
20. Durante la marcia, è vietato: a) interrompere convogli di veicoli militari, delle forze di polizia o di mezzi di soccorso; b) inserirsi tra i veicoli che compongono tali convogli; c) interrompere, frapporsi o inserirsi in colonne di truppe o di scolari, cortei e processioni.	*Art. 163* *1. È vietato interrompere convogli di veicoli militari, delle forze di polizia o di mezzi di soccorso segnalati come tali; è vietato altresì inserirsi tra i veicoli che compongono tali convogli.* *2. È vietato interrompere colonne di truppe o di scolari, cortei e processioni*	
21. È vietato seguire da vicino, avvantaggiandosi nella relativa progressione di marcia, i veicoli di cui all'articolo 35 che utilizzano congiuntamente un dispositivo acustico supplementare di allarme e i	*Art. 177* *3. (Omissis). È vietato seguire da presso tali veicoli avvantaggiandosi nella progressione di marcia.*	

dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu. In tali casi, il conducente che percepisce il segnale acustico supplementare di allarme aziona tempestivamente la segnalazione luminosa di pericolo, ferme restando le segnalazioni connesse all'esecuzione di manovre.		
Articolo 52 *Precedenza alle intersezioni, ai passaggi a livello o negli altri casi di conflitto tra flussi di veicoli*		
1. Fatto salvo quanto diversamente previsto dal presente articolo, quando due veicoli stanno per impegnare una intersezione ovvero laddove le loro traiettorie stanno comunque per intersecarsi, ha precedenza chi proviene da destra.	*Art. 145* *2. Quando due veicoli stanno per impegnare una intersezione, ovvero laddove le loro traiettorie stiano comunque per intersecarsi, si ha l'obbligo di dare la precedenza a chi proviene da destra, salvo diversa segnalazione.*	
2. Nell'effettuazione di manovre di svolta a sinistra, ha precedenza chi proviene dal senso opposto di marcia.	**Nuova introduzione**	**Si tratta di un'esplicitazione del principio della precedenza a destra**
3. Chiunque, da fermo, si immette nel flusso della circolazione, ha l'obbligo di dare la precedenza a chi marcia sulla carreggiata. Le disposizioni di cui al primo periodo si applicano anche a chi, da fermo, si immette su una pista ciclabile.	*Art. 154* *3. I conducenti devono, altresì:* *a) (omissis)* *b) (omissis)* *c) nelle manovre di retromarcia e di immissione nel flusso della circolazione, dare la precedenza ai veicoli in marcia normale.*	**Principio esteso anche alle biciclette che si immettono sulla pista ciclabile**
4. Fuori dei casi di cui al comma 3, i conducenti, durante le manovre necessarie per l'immissione nel flusso della circolazione, danno la precedenza ai veicoli in marcia normale. Le disposizioni di cui al primo periodo si applicano anche nelle manovre di retromarcia o di inversione del senso di marcia.	*Art. 154* *3. I conducenti devono, altresì:* *a) (omissis)* *b) (omissis)* *c) nelle manovre di retromarcia e di immissione nel flusso della circolazione, dare la precedenza ai veicoli in marcia normale.*	

5. Nelle intersezioni appositamente individuate mediante segnaletica verticale, i conducenti: a) rallentano e, se necessario, si fermano per dare la precedenza agli altri veicoli quando la prescrizione è resa nota con apposito segnale di “DARE PRECEDENZA”; b) si fermano in ogni caso in corrispondenza della striscia di arresto, prima di immettersi nella intersezione e cedere la precedenza ai veicoli circolanti sulla strada, quando la prescrizione è resa nota con apposito segnale di “STOP”.	*Art. 145* *4. I conducenti devono dare la precedenza agli altri veicoli nelle intersezioni nelle quali sia così stabilito dall'autorità competente ai sensi dell'art. 37 e la prescrizione sia resa nota con apposito segnale.* *5. I conducenti sono tenuti a fermarsi in corrispondenza della striscia di arresto, prima di immettersi nella intersezione, quando sia così stabilito dall'autorità competente ai sensi dell'art. 37 e la prescrizione sia resa nota con apposito segnale.*	
6. Negli attraversamenti di linee ferroviarie e tramviarie, i conducenti danno la precedenza ai veicoli circolanti su rotaie, salvo diversa segnalazione.	*Art. 145* *3. Negli attraversamenti di linee ferroviarie e tramviarie i conducenti hanno l'obbligo di dare la precedenza ai veicoli circolanti su rotaie, salvo diversa segnalazione.*	
7. Negli sbocchi su strada, i conducenti si arrestano e danno la precedenza a chi circola sulla strada quando provengono da: a) luoghi non soggetti a pubblico passaggio b) sentieri, tratturi, mulattiere e piste ciclabili	*Art. 145* *6. Negli sbocchi su strada da luoghi non soggetti a pubblico passaggio i conducenti hanno l'obbligo di arrestarsi e dare la precedenza a chi circola sulla strada.* *8. Negli sbocchi su strada di sentieri, tratturi, mulattiere e piste ciclabili è fatto obbligo al conducente di arrestarsi e dare la precedenza a chi circola sulla strada. L'obbligo sussiste anche se le caratteristiche di dette vie variano nell'immediata prossimità dello sbocco sulla strada.*	
8. Le disposizioni di cui al comma 7, lettere a) e b), si applicano anche se le caratteristiche delle vie di provenienza variano nell'immediata prossimità dello sbocco su strada.	*Art. 145* *8. Negli sbocchi su strada di sentieri, tratturi, mulattiere e piste ciclabili è fatto obbligo al conducente di arrestarsi e dare la precedenza a chi circola sulla strada. L'obbligo sussiste anche se le caratteristiche di dette vie variano nell'immediata prossimità dello sbocco sulla strada.*	

9. È vietato impegnare una intersezione o un attraversamento di linee tramviarie o un attraversamento pedonale quando il conducente non ha la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'area di manovra in modo da consentire l'attraversamento dei pedoni e il transito dei veicoli provenienti da altre direzioni. In presenza di dispostivi semaforici, i conducenti di veicoli non possono in alcun caso impegnare l'area di intersezione se non hanno la certezza di poterla sgombrare prima dell'accensione della luce rossa.	*Art. 145* *7. È vietato impegnare una intersezione o un attraversamento di linee ((omissis)) tramviarie quando il conducente non ha la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'area di manovra in modo da consentire il transito dei veicoli provenienti da altre direzioni.*	
10. I conducenti che cambiano corsia danno la precedenza ai veicoli che la stanno già impegnando.	*Art. 154* *1. I conducenti che intendono eseguire una manovra per immettersi nel flusso della circolazione, per cambiare direzione o corsia, per invertire il senso di marcia, per fare retromarcia, per voltare a destra o a sinistra, per impegnare un'altra strada, o per immettersi in un luogo non soggetto a pubblico passaggio, ovvero per fermarsi, devono:* *a) assicurarsi di poter effettuare la manovra senza creare pericolo o intralcio agli altri utenti della strada, tenendo conto della posizione, distanza, direzione di essi;* *b) segnalare con sufficiente anticipo la loro intenzione*.	
11. Salvo diversa segnalazione, i conducenti che percorrono le rotatorie hanno la precedenza su quelli che vi si immettono da bracci laterali.	**Nuova introduzione**	
12. Sulle autostrade, sulle strade extraurbane principali e sulle altre strade in cui la circolazione è regolata in modo da escludere la presenza di intersezioni a raso, i conducenti che si immettono dalla corsia di accelerazione danno la precedenza ai conducenti in marcia sulla carreggiata.	*Art. 176* *2. È fatto obbligo:* *a) di impegnare la corsia di accelerazione per immettersi sulla corsia di marcia, nonché di dare la precedenza ai veicoli in circolazione su quest'ultima corsia;*	

13. Prima di impegnare un passaggio a livello privo di barriere o semibarriere e dispositivi di segnalazione luminosa o acustica, gli utenti della strada: a) quando la segnaletica indica il solo obbligo di dare la precedenza, verificano che nessun treno è in vista e, in caso affermativo, attraversano rapidamente il passaggio a livello; in caso contrario, si fermano prima della linea di arresto discontinua, senza impegnare il passaggio a livello, e riprendono la marcia dopo il passaggio del treno; b) quando la segnaletica indica l'obbligo di fermarsi e dare la precedenza, si arrestano prima della linea di arresto continua e attraversano rapidamente il passaggio a livello solo se nessun treno è in vista.	*Art. 147* *2. Prima di impegnare un passaggio a livello senza barriere o semibarriere e senza i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44, gli utenti della strada:* *a) nei casi in cui la segnaletica indichi il solo obbligo di dare la precedenza, devono assicurarsi che nessun treno sia in vista e, in caso affermativo, attraversare rapidamente il passaggio a livello; in caso contrario devono fermarsi, prima della linea di arresto discontinua, senza impegnare il passaggio a livello e riprendere la marcia dopo il passaggio del treno;* *b) nei casi in cui la segnaletica indichi l'obbligo di fermarsi e dare la precedenza, devono fermarsi, in ogni caso, prima della linea di arresto continua e attraversare rapidamente il passaggio a livello solo nel caso in cui non vi sia alcun treno in vista.*	
14. Gli utenti della strada non possono impegnare o attraversare un passaggio a livello protetto con barriere o semibarriere quando: a) le barriere o le semibarriere sono chiuse o in movimento di chiusura; b) le barriere o le semibarriere sono in movimento di apertura; c) sono in funzione i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica; d) sono in funzione i mezzi sostitutivi delle barriere o semibarriere.	*Art. 147* *3. Gli utenti della strada non devono impegnare o attraversare un passaggio a livello protetto con barriere o semibarriere quando:* *a) le barriere o le semibarriere siano chiuse o in movimento di chiusura;* *b) le barriere o le semibarriere siano in movimento di apertura;* *c) siano in funzione i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44;* *d) siano in funzione i mezzi sostitutivi delle barriere o semibarriere previsti dal medesimo articolo*	
15. Nel caso di passaggi a livello senza barriere o semibarriere dotati di dispositivi di segnalazione luminosa o acustica, gli utenti della strada si fermano	*Art. 147* *2-bis. Nel caso di passaggi a livello senza barriere o semibarriere dotati dei dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44, gli utenti*	

prima della linea di arresto continua se tali dispositivi sono in funzione.	*della strada devono fermarsi prima della linea di arresto continua qualora tali dispositivi siano in funzione*	
16. Gli utenti della strada non possono impegnare un passaggio a livello quando non hanno la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'attraversamento arresto forzato del veicolo o di intrappolamento tra le barriere, il conducente adopera ogni mezzo per condurlo al di fuori dei binari, anche abbattendo le barriere se necessario; in caso di materiale impossibilità, agisce con la massima diligenza e responsabilità per evitare ogni pericolo per le persone e per avvisare i conducenti dei veicoli su rotaia dell'esistenza del pericolo.	*Art. 147* *4. Gli utenti della strada non devono impegnare un passaggio a livello quando non hanno la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'attraversamento e, in ogni caso, devono sollecitamente sgombrare il passaggio a livello. In caso di arresto forzato del veicolo o di intrappolamento tra le barriere, il conducente deve cercare di portarlo fuori dei binari, eventualmente anche abbattendo le barriere, o, in caso di materiale impossibilità, deve fare tutto quanto gli è possibile per evitare ogni pericolo per le persone, nonché fare in modo che i conducenti dei veicoli su rotaia siano avvisati in tempo utile dell'esistenza del pericolo.*	
17. I conducenti di veicoli su rotaia rispettano i segnali negativi della precedenza.	*Art. 145* *9. I conducenti di veicoli su rotaia devono rispettare i segnali negativi della precedenza.*	
18. Quando l'incrocio non è possibile a causa di lavori, veicoli fermi o altri ostacoli, il conducente, il cui senso di marcia è ostacolato e non può proseguire la circolazione in prossimità del margine destro della carreggiata, si arresta per lasciar passare i veicoli che procedono in senso inverso.	*Art. 150* *1. Quando l'incrocio non sia possibile a causa di lavori, veicoli fermi o altri ostacoli, il conducente, il cui senso di marcia è ostacolato e non può tenersi vicino al margine destro della carreggiata, deve arrestarsi per lasciar passare i veicoli che provengono in senso inverso.*	
19. Sulle strade di montagna, o comunque ad intensa pendenza, se l'incrocio con altri veicoli non è agevole o praticabile, il conducente che procede in discesa si arresta e si accosta quanto più possibile al margine destro della carreggiata o impegna eventuali aree di sosta laterali, laddove esistenti. In deroga a quanto previsto dal primo	*Art. 150* *2. Sulle strade di montagna o comunque a forte pendenza, se l'incrocio con altri veicoli è malagevole o impossibile, il conducente che procede in discesa deve arrestarsi e accostarsi quanto più possibile al margine destro della carreggiata o spostarsi sulla piazzola, ove esista. Tuttavia, se il conducente che procede in salita dispone di una*	

periodo, se il conducente che procede in salita dispone di un'area di sosta laterale e se la strada è tanto stretta da rendere altrimenti necessaria la manovra di retromarcia, spetta a quest'ultimo arrestarsi sull'area di sosta. Quando, nei casi di cui al presente comma, è necessario effettuare una manovra di retromarcia, hanno la precedenza: a) i complessi di veicoli rispetto agli altri veicoli; b) i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t rispetto a quelli di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t; c) gli autobus rispetto agli autocarri; d) il veicolo che procede in salita, se appartenente alla medesima categoria, di cui alle lettere a), b) e c), rispetto al veicolo che procede in discesa, a meno che la manovra non risulti più agevole per il conducente del veicolo che procede in salita, in particolare per la prossimità di un'area di sosta laterale.	*piazzola deve arrestarsi su di essa, se la strada è tanto stretta da rendere altrimenti necessaria la manovra di retromarcia.* *3. Quando la manovra di retromarcia si rende necessaria, i complessi di veicoli hanno la precedenza rispetto agli altri veicoli; i veicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t rispetto a quelli di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t; gli autobus rispetto agli autocarri. (omissis).* *3. (omissis) Se si tratta di veicoli appartenenti entrambi alla medesima categoria tra quelle suddette, la retromarcia deve essere eseguita dal conducente del veicolo che procede in discesa, a meno che non sia manifestamente più agevole per il conducente del veicolo che procede in salita, in particolare se quest'ultimo si trovi in prossimità di una piazzola.*	
20. In corrispondenza degli attraversamenti pedonali, i conducenti dei veicoli si fermano e danno la precedenza ai pedoni che si accingono ad attraversare la strada o che hanno iniziato l'attraversamento. Le disposizioni di cui al primo periodo si applicano anche nei confronti dei ciclisti, in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili, ovvero degli attraversamenti pedonali nei casi previsti dall'articolo 61, comma 5, lettera c), secondo periodo.	*Art. 40* *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. (omissis)*	
21. In presenza di lanterne semaforiche, durante il periodo di accensione della luce verde: a) i conducenti dei veicoli che possono procedere verso tutte le direzioni consentite dalla segnaletica verticale ed	*Art. 41* *9. Durante il periodo di accensione della luce verde, i veicoli possono procedere verso tutte le direzioni consentite dalla segnaletica verticale ed orizzontale; in*	

orizzontale danno sempre la precedenza ai pedoni ed ai ciclisti ai quali è data contemporaneamente via libera; b) i conducenti in svolta danno la precedenza ai veicoli provenienti da destra e ai veicoli della corrente di traffico nella quale intendono immettersi.	*ogni caso i veicoli non possono impegnare l'area di intersezione se i conducenti non hanno la certezza di poterla sgombrare prima dell'accensione della luce rossa; i conducenti devono dare sempre la precedenza ai pedoni ed ai ciclisti ai quali sia data contemporaneamente via libera; i conducenti in svolta devono, altresì, dare la precedenza ai veicoli provenienti da destra ed ai veicoli della corrente di traffico nella quale vanno ad immettersi.*	
22. In corrispondenza dei passaggi a livello con o senza barriera, è apposta la segnaletica di cui al regolamento adottato in attuazione di quanto previsto dall'articolo 289, nel rispetto delle modalità ivi previste.	**Nuova introduzione**	**Norma di raccordo con le disposizioni sulla segnaletica**
Articolo 53 *Uso dei dispositivi di segnalazione visiva, di illuminazione e di segnalazione acustica*		
1. Durante la marcia, sono soggetti all'uso delle luci di posizione, dei proiettori anabbaglianti e, laddove previsto, dei dispositivi di illuminazione della targa e delle luci d'ingombro: a) tutti i veicoli a motore fuori dai centri abitati; b) i ciclomotori, motocicli, tricicli e quadricicli, anche nei centri abitati; c) i veicoli a motore e i veicoli dai medesimi trainati, diversi da quelli di cui alla lettera b), nei centri abitati di notte, ovvero, anche di giorno, nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altra circostanza di scarsa visibilità; d) i veicoli di interesse storico e collezionistico nei soli casi indicati dalla lettera c), per la circolazione fuori e dentro i centri abitati.	*Art. 152* *1. I veicoli a motore durante la marcia fuori dei centri abitati ed i ciclomotori, motocicli, tricicli e quadricicli, quali definiti rispettivamente dall'articolo 1, paragrafo 2, lettere a), b) e c), e paragrafo 3, lettera b), della direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, anche durante la marcia nei centri abitati, hanno l'obbligo di usare le luci di posizione, i proiettori anabbaglianti e, se prescritte, le luci della targa e le luci d'ingombro. (omissis).* *Fanno eccezione all'obbligo di uso dei predetti dispositivi i veicoli di interesse storico e collezionistico.* *Art. 153*	

	1. Da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere ed 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 dei veicoli e dei veicoli trainati, si devono tenere accese le luci di posizione, le luci della targa e, se prescritte, le luci di ingombro. In aggiunta a tali luci, sui veicoli a motore, si devono tenere accesi anche i proiettori anabbaglianti. (omissis)	
2. Fuori dei casi di cui al comma 1, lettera c), in luogo dei dispositivi di cui al comma 1, possono essere utilizzate per la circolazione fuori e dentro i centri abitati le luci di marcia diurna, se il veicolo ne è dotato.	*Art. 152* *1. (omissis). Fuori dei casi indicati dall'articolo 153, comma 1, in luogo dei dispositivi di cui al periodo precedente possono essere utilizzate, se il veicolo ne è dotato, le luci di marcia diurna.* *(omissis)*	
3. Nei casi di cui al comma 1, lettera c), le biciclette attivano i dispositivi per le segnalazioni visive posteriori. Durante la marcia di notte, attivano anche i dispositivi di segnalazione visiva anteriori.	**Nuova introduzione**	**Disposizione finalizzata ad incrementare la visibilità e quindi la sicurezza della circolazione delle biciclette**
4. Di giorno, in caso di nebbia, fumo, foschia, nevicata, pioggia intensa, i proiettori anabbaglianti possono essere sostituiti da proiettori fendinebbia anteriori.	*Art. 153* *2. (omissis). Di giorno, in caso di nebbia, fumo, foschia, nevicata in atto, pioggia intensa, i proiettori anabbaglianti e quelli di profondità possono essere sostituiti da proiettori fendinebbia anteriori. (omissis)*	
5. I proiettori di profondità possono essere utilizzati esclusivamente nei seguenti casi: a) in modo continuo, fuori dei centri abitati quando, di notte, l'illuminazione esterna manca o è insufficiente, esclusi i casi di nebbia, fumo o foschia;	*Art. 153* *1. (omissis) Salvo quanto previsto dal comma 3 i proiettori di profondità possono essere utilizzati fuori dei centri abitati quando l'illuminazione esterna manchi o sia insufficiente. (omissis)* *2. I proiettori di profondità non devono essere usati fuori dei casi rispettivamente previsti nel comma 1.*	

b) in modo intermittente per dare avvertimenti utili al fine di evitare sinistri e per segnalare al veicolo che precede l'intenzione di sorpassare. Tale uso è consentito durante la circolazione notturna e diurna anche all'interno dei centri abitati.	*4. È consentito l'uso intermittente dei proiettori di profondità per dare avvertimenti utili al fine di evitare incidenti e per segnalare al veicolo che precede l'intenzione di sorpassare.* *Tale uso è consentito durante la circolazione notturna e diurna e, in deroga al comma 1, anche all'interno dei centri abitati.*	
6. I conducenti disattivano i proiettori di profondità e attivano quelli anabbaglianti nei seguenti casi: a) quando stanno per incrociare altri veicoli, effettuando la commutazione delle luci alla distanza necessaria per consentire ai conducenti dei veicoli incrociati di proseguire la marcia agevolmente e senza pericolo; b) quando seguono altro veicolo a breve distanza, fatto salvo l'uso dei proiettori di profondità in modo intermittente e di breve durata per segnalare al veicolo che precede l'intenzione di sorpassare; c) in qualsiasi altra circostanza, se vi è il pericolo di abbagliare gli altri utenti della strada ovvero i conducenti dei veicoli circolanti su binari, su corsi d'acqua o su altre strade contigue; d) durante le brevi interruzioni della marcia connesse con le esigenze della circolazione.	*Art. 153* *3. I conducenti devono spegnere i proiettori di profondità passando a quelli anabbaglianti nei seguenti casi:* *a) quando stanno per incrociare altri veicoli, effettuando la commutazione delle luci alla distanza necessaria affinché i conducenti dei veicoli incrociati possano continuare la loro marcia agevolmente e senza pericolo;* *b) quando seguono altro veicolo a breve distanza, salvo che l'uso dei proiettori di profondità avvenga brevemente in modo intermittente per segnalare al veicolo che precede l'intenzione di sorpassare;* *c) in qualsiasi altra circostanza se vi sia pericolo di abbagliare gli altri utenti della strada ovvero i conducenti dei veicoli circolanti su binari, su corsi d'acqua o su altre strade contigue.* *1. (omissis) Peraltro, durante le brevi interruzioni della marcia connesse con le esigenze della circolazione, devono essere usati i proiettori anabbaglianti*	
7. Durante la sosta o la fermata fuori e dentro i centri abitati, nei casi indicati dal comma 1, lettera c), i veicoli, ad eccezione delle biciclette, dei monopattini elettrici, dei ciclomotori a due ruote e dei motocicli, attivano i dispositivi di segnalazione visiva se	*Art. 153* *5. Nei casi indicati dal comma 1, ad eccezione dei velocipedi e dei ciclomotori a due ruote e dei motocicli, l'uso dei dispositivi di segnalazione visiva è obbligatorio anche durante la fermata o la sosta, a meno che il veicolo*	

l'illuminazione pubblica non rende pienamente visibile il veicolo ovvero se la sosta o la fermata avvengono all'interno della carreggiata, comprese le corsie di emergenza.	*sia reso pienamente visibile dall'illuminazione pubblica o venga collocato fuori dalla carreggiata. Tale obbligo sussiste anche se il veicolo si trova sulle corsie di emergenza.*	
8. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 73 comma 5, sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, durante la sosta e la fermata di notte ovvero in ogni caso di visibilità limitata, sono sempre tenuti accesi i dispositivi di segnalazione visiva di cui il veicolo è dotato. Le disposizioni di cui al primo periodo si applicano anche se il veicolo si trova sulle corsie di emergenza o sulle aree di sosta d'emergenza.	*Art. 176* *7. Fermo restando il disposto dell'art. 162, durante la sosta e la fermata di notte, in caso di visibilità limitata, devono sempre essere tenute accese le luci di posizione, nonché gli altri dispositivi prescritti dall'art. 153, comma 5.*	
9. Nei centri abitati e nelle ore e nei casi indicati nel comma 1 lettera c), durante la sosta al margine della carreggiata, i veicoli a motore e i loro rimorchi di lunghezza non superiore a 6 metri e larghezza non superiore a 2 metri, se agganciati, possono essere segnalati utilizzando le luci di sosta poste dalla parte del traffico in luogo delle luci di posizione.	*Art. 153* *6. Nei centri abitati e nelle ore e nei casi indicati nel comma 1, durante la sosta al margine della carreggiata, i veicoli a motore, e loro rimorchi se agganciati, aventi lunghezza non superiore a 6 metri e larghezza non superiore a 2 metri possono essere segnalati, utilizzando in luogo delle luci di posizione, le luci di sosta poste dalla parte del traffico.*	
10. I conducenti dei veicoli a motore attivano la segnalazione luminosa di pericolo: a) nei casi di ingombro della carreggiata; b) durante il tempo necessario a collocare e riprendere il segnale mobile di pericolo, ove necessario; c) quando per avaria o per altra causa, il veicolo è costretto a procedere a velocità particolarmente ridotta;	*Art. 153* *7. I conducenti dei veicoli a motore devono azionare la segnalazione luminosa di pericolo:* *a) nei casi di ingombro della carreggiata;* *b) durante il tempo necessario a collocare e riprendere il segnale mobile di pericolo ove questo sia necessario;* *c) quando per avaria il veicolo è costretto a procedere a velocità particolarmente ridotta;*	

d) quando si verificano improvvisi rallentamenti o incolonnamenti; e) in tutti i casi in cui la fermata di emergenza costituisce pericolo anche momentaneo per gli altri utenti della strada; f) quando è attiva la safety car - auto di sicurezza a cui sono accodati.	*d) quando si verifichino improvvisi rallentamenti o incolonnamenti;* *e) in tutti i casi in cui la fermata di emergenza costituisce pericolo anche momentaneo per gli altri utenti della strada.* *Art. 177* *3-bis Nelle situazioni di cui all'articolo 43, comma 5-bis, è vietato il sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare di cui al medesimo comma 5-bis.* *Nelle medesime situazioni di cui al primo periodo, i conducenti dei veicoli che seguono devono rallentare gradualmente, attivare la segnalazione luminosa di pericolo di cui all'articolo 151, comma 1, lettera f), e osservare le eventuali prescrizioni imposte dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1, 2, 3 e 3-bis, impiegati nella procedura di cui all'articolo 43, comma 5-bis* *5-bis. Chiunque viola le disposizioni del comma 3-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)*	
11. In caso di nebbia con visibilità inferiore a 50 metri, di pioggia intensa o di fitta nevicata, i veicoli che ne sono dotati attivano la luce posteriore per nebbia.	*Art. 153* *8. In caso di nebbia con visibilità inferiore a 50 metri, di pioggia intensa o di fitta nevicata in atto deve essere usata la luce posteriore per nebbia, qualora il veicolo ne sia dotato.*	
12. È vietato l'uso di dispositivi o di fonti luminose diversi da quelli in dotazione al veicolo, ovvero di dispositivi in numero superiore a quello prescritto.	*Art. 153* *9. È vietato l'uso di dispositivi o di altre fonti luminose diversi da quelli indicati nell'art. 151.*	

13. È vietato usare impropriamente i dispositivi di segnalazione luminosa o di illuminazione.	*Art. 153* *11. Chiunque viola le altre disposizioni del presente articolo ovvero usa impropriamente i dispositivi di segnalazione luminosa è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)*	
14. Il dispositivo di segnalazione acustica è utilizzato con la massima moderazione, per il minor tempo possibile e solo ai fini della sicurezza stradale.	*Art. 156* *1. Il dispositivo di segnalazione acustica deve essere usato con la massima moderazione e solamente ai fini della sicurezza stradale. La segnalazione deve essere la più breve possibile.*	
15. Fuori dai centri abitati, l'uso del dispositivo di segnalazione acustica è consentito ogni qualvolta lo richiedono le condizioni ambientali o del traffico, al fine di evitare sinistri, specialmente durante le manovre di sorpasso.	*Art. 156* *2. Fuori dei centri abitati l'uso del dispositivo di segnalazione acustica è consentito ogni qualvolta le condizioni ambientali o del traffico lo richiedano al fine di evitare incidenti, in particolare durante le manovre di sorpasso(omissis)*	
16. Nei centri abitati, salvi i casi di effettivo e immediato pericolo, sono vietate le segnalazioni acustiche.	*Art. 156* *3. Nei centri abitati le segnalazioni acustiche sono vietate, salvo i casi di effettivo e immediato pericolo. (omissis)*	
17. Durante le ore notturne ovvero di giorno, se ne ricorre la necessità e fermi restando i casi esplicitamente vietati, il segnale acustico può essere sostituito da segnali luminosi a breve intermittenza mediante i proiettori di profondità.	*Art. 156* *2. (omissis) Durante le ore notturne ovvero di giorno, se ne ricorre la necessità, il segnale acustico può essere sostituito da segnali luminosi a breve intermittenza mediante i proiettori di profondità, nei casi in cui ciò non sia vietato.* *3. (omissis). Nelle ore notturne, in luogo delle segnalazioni acustiche, è consentito l'uso dei proiettori di profondità a breve intermittenza.*	
18. In caso di necessità, i conducenti dei veicoli che trasportano feriti o ammalati gravi e che espongono sul lato sinistro del veicolo un drappo o un fazzoletto:	*Art. 156* *4. In caso di necessità, i conducenti dei veicoli che trasportano feriti o ammalati gravi sono esentati*	**L'introduzione della previsione del fazzoletto serve per identificare e**

a) sono esentati dall'obbligo di osservare divieti e limitazioni sull'uso dei dispositivi di segnalazione acustica; b) attivano i proiettori anabbaglianti anche di giorno nei centri abitati.	*dall'obbligo di osservare divieti e limitazioni sull'uso dei dispositivi di segnalazione acustica.* *Art. 153* *2. (omissis) Inoltre sui veicoli che trasportano feriti o ammalati gravi si devono tenere accesi i proiettori anabbaglianti di giorno in ogni caso e nelle ore e nei casi indicati dal comma 1 nei centri abitati anche se l'illuminazione pubblica sia sufficiente.*	**segnalare la situazione di emergenza.**
Articolo 54 *Manovre durante la circolazione*		
1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 52, i conducenti che intendono eseguire una manovra per immettersi nel flusso della circolazione, per cambiare direzione o corsia, per invertire il senso di marcia, per fare retromarcia, per fare inversione di marcia, per voltare a destra o a sinistra, per impegnare un'altra strada, per immettersi in un'area non soggetta a passaggio pubblico, ovvero per fermarsi, effettuano la manovra nel rispetto delle seguenti prescrizioni: a) verificano di poter effettuare la manovra senza creare pericolo o intralcio agli altri utenti della strada, tenuto conto della relativa posizione, distanza, direzione; b) segnalano con sufficiente anticipo la loro intenzione; c) eseguono le manovre senza frenate o rallentamenti improvvisi.	*Art 154* *1. I conducenti che intendono eseguire una manovra per immettersi nel flusso della circolazione, per cambiare direzione o corsia, per invertire il senso di marcia, per fare retromarcia, per voltare a destra o a sinistra, per impegnare un'altra strada, o per immettersi in un luogo non soggetto a pubblico passaggio, ovvero per fermarsi, devono:* *a) assicurarsi di poter effettuare la manovra senza creare pericolo o intralcio agli altri utenti della strada, tenendo conto della posizione, distanza, direzione di essi;* *b) segnalare con sufficiente anticipo la loro intenzione.* *5. Nell'esecuzione delle manovre i conducenti non devono eseguire brusche frenate o rallentare improvvisamente.*	
2. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali ogni cambiamento di corsia è segnalato tempestivamente e con largo anticipo.	*Art. 176* *2. È fatto obbligo:* *(omissis)*	

	c) di segnalare tempestivamente nei modi indicati nell'art. 154 il cambiamento di corsia.	
3. I conducenti effettuano le segnalazioni delle manovre di cui al comma 1 servendosi, per tutta la durata della manovra, fino al completamento della medesima, degli appositi indicatori luminosi di direzione. Con i dispositivi di cui al primo periodo è altresì segnalata l'intenzione di rallentare per fermarsi. In caso di assenza dei predetti dispositivi, il conducente effettua le segnalazioni a mano, alzando, verticalmente, il braccio quando intende fermarsi e sporgendo, lateralmente, il braccio destro o quello sinistro, quando intende voltare. Non sono richieste le segnalazioni di cui al terzo periodo nella zona di attestamento ciclabile.	*Art. 154* *2. Le segnalazioni delle manovre devono essere effettuate servendosi degli appositi indicatori luminosi di direzione. Tali segnalazioni devono continuare per tutta la durata della manovra e devono cessare allorché essa è stata completata.* *Con gli stessi dispositivi deve essere segnalata anche l'intenzione di rallentare per fermarsi.* *Quando i detti dispositivi manchino, il conducente deve effettuare le segnalazioni a mano, alzando verticalmente il braccio qualora intenda fermarsi e sporgendo, lateralmente, il braccio destro o quello sinistro, qualora intenda voltare; dette segnalazioni non devono essere effettuate nella zona di attestamento ciclabile.*	
4. I conducenti che svoltano a destra occupano una posizione di massima prossimità al margine destro della carreggiata ed effettuano la manovra ponendo particolare attenzione ai veicoli, nonché ai pedoni ove presenti sui marciapiedi o passaggi pedonali, che si trovano alla loro destra prima e durante l'effettuazione dell'intera manovra, anche ai fini del pieno rispetto delle norme di precedenza stabilite dall'articolo 52, commi 1 e 21.	*Art. 154* *3. I conducenti devono, altresì:* *a) per voltare a destra, tenersi il più vicino possibile sul margine destro della carreggiata;* **Nuova introduzione**	**La disposizione vigente è stata integrata.**
5. I conducenti che svoltano a sinistra: a) sulle carreggiate a doppio senso di circolazione, occupano una posizione di massima prossimità	*Art. 154* *3. I conducenti devono, altresì:* *(omissis)* *b) per voltare a sinistra, anche per immettersi in luogo non soggetto a pubblico passaggio, accostarsi il più possibile*	

all'asse della carreggiata e, in caso di intersezione, eseguono la svolta in prossimità del centro della intersezione, salvo diversa segnalazione; b) sulle carreggiate a senso unico di circolazione, occupano una posizione di massima prossimità al margine sinistro della carreggiata; c) nei casi di cui alle lettere a) e b), i conducenti non possono svoltare su una strada impegnandola contromano ed effettuano la manovra con la massima prudenza.	*all'asse della carreggiata e, qualora si tratti di intersezione, eseguire la svolta in prossimità del centro della intersezione e a sinistra di questo, salvo diversa segnalazione,* *ovvero quando si trovino su una carreggiata a senso unico di circolazione, tenersi il più possibile sul margine sinistro della carreggiata.* *In entrambi i casi i conducenti non devono imboccare l'altra strada contromano e devono usare la massima prudenza;*	
6. Ai conducenti delle biciclette è consentito cambiare direzione all'interno della zona di attestamento ciclabile solo nella fase di rosso semaforico, per compiere le manovre consentite.	*Art. 154* *3-bis. Ai conducenti di velocipedi è consentito cambiare direzione all'interno della zona di attestamento ciclabile per compiere le manovre consentite, nella sola fase di rosso semaforico*	
7. È vietato usare impropriamente le segnalazioni di cambio direzione.	*Art. 154* *4. È vietato usare impropriamente le segnalazioni di cambiamento di direzione.*	
8. La retromarcia è vietata: a) sulle carreggiate, sulle rampe, sugli svincoli e sulle corsie per la sosta di emergenza delle autostrade e delle strade extraurbane principali, fatta eccezione per le manovre necessarie nelle aree di servizio o di parcheggio e nelle piste delle stazioni per l'esazione del pedaggio, in caso di avaria delle barriere o di altri dispositivi;	*Art. 176* *1. Sulle carreggiate, sulle rampe e sugli svincoli delle strade di cui all'art. 175, comma 1, è vietato:* *(omissis)* *b) effettuare la retromarcia, anche sulle corsie per la sosta di emergenza, fatta eccezione per le manovre necessarie nelle aree di servizio o di parcheggio;* **Nuova introduzione**	**L'introduzione dell'eccezione relativa alle piste di esazione del**

		pedaggio è finalizzata ad evitare che il conducente rimanga bloccato in caso di avaria delle barriere
b) sulle carreggiate delle strade a senso unico di marcia, dove è vietata la sosta.	**Nuova introduzione**	**L'introduzione del divieto di retromarcia sulle strade senso unico dove è vietata la sosta serve ad evitare intralcio alla circolazione**
9. L'inversione del senso di marcia è vietata: a) in tutti i casi in cui la manovra è vietata da un apposito segnale; b) in prossimità o in corrispondenza delle intersezioni, delle curve e dei dossi; c) sulle carreggiate, sulle rampe e sugli svincoli delle autostrade e delle strade extraurbane principali; sulle predette strade, è vietato attraversare lo spartitraffico, anche all'altezza dei varchi, per effettuare la manovra.	**Nuova introduzione** *Art. 154* *6. L'inversione del senso di marcia è vietata in prossimità o in corrispondenza delle intersezioni, delle curve e dei dossi.* *Art. 176* *1. Sulle carreggiate, sulle rampe e sugli svincoli delle strade di cui all'art. 175, comma 1, è vietato:* *a) invertire il senso di marcia e attraversare lo spartitraffico, anche all'altezza dei varchi, nonché percorrere la carreggiata o parte di essa nel senso di marcia opposto a quello consentito;*	
10. Le disposizioni di cui ai commi 8 e 9 non si applicano ai conducenti dei veicoli adibiti ai servizi di gestione o manutenzione delle strade, muniti di specifica autorizzazione dell'ente proprietario, quando sussistono effettive esigenze di servizio.	*Art. 176* *12. I conducenti dei veicoli adibiti ai servizi dell'autostrada, purché muniti di specifica autorizzazione dell'ente proprietario, sono esentati, quando sussistano*	

I conducenti di cui al primo periodo effettuano le manovre con la massima prudenza e cautela, mantenendo in funzione il dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce gialla lampeggiante.	*effettive esigenze di servizio, dall'osservanza delle norme del presente articolo relative al divieto di effettuare:* *a) la manovra di inversione del senso di marcia;* *b) la marcia, la retromarcia e la sosta in banchina di emergenza;* *(omissis)* *13. I conducenti di cui al comma 12, nell'effettuare le manovre, che devono essere eseguite con la massima prudenza e cautela, devono tenere in funzione sui veicoli il dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce gialla lampeggiante.*	
11. Le disposizioni di cui ai commi 8 e 9 non si applicano ai conducenti degli autoveicoli e motoveicoli adibiti a servizi di polizia, antincendio e delle autoambulanze quando è in funzione il dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce blu lampeggiante.	*Art. 176* *14. Sono esonerati dall'osservanza del divieto di effettuare le manovre di cui al comma 12 anche i conducenti degli autoveicoli e motoveicoli adibiti a servizi di polizia, antincendio e delle autoambulanze, che tengano in funzione il dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce blu lampeggiante.*	
12. Le disposizioni sul divieto di attraversamento dei varchi in contromano in prossimità delle stazioni di uscita o di entrata in autostrada non si applicano ai veicoli e ai trasporti eccezionali muniti di autorizzazione dell'ente proprietario della strada.	*Art. 176* *12. (omissis)* *Sono esonerati dall'osservanza del divieto di attraversare i varchi in contromano in prossimità delle stazioni di uscita o di entrata in autostrada i veicoli e/o trasporti eccezionali purché muniti di autorizzazione dell'ente proprietario della strada.*	
Articolo 55 *Sorpasso*		
1. Per effettuare in sicurezza un sorpasso, il conducente verifica preventivamente:	*Art. 148* *2. Il conducente che intende sorpassare deve preventivamente accertarsi:*	

a) se la visibilità è tale da consentire la manovra e se la manovra può essere effettuata senza pericolo o intralcio; b) se il conducente che lo precede nella stessa corsia non ha segnalato di voler compiere analoga manovra; c) se nessun conducente che segue sulla stessa carreggiata o semicarreggiata, ovvero sulla corsia immediatamente alla propria sinistra, quando la carreggiata o semicarreggiata sono suddivise in corsie, ha iniziato il sorpasso; d) se la strada è libera per uno spazio tale da consentire la completa esecuzione del sorpasso, tenuto anche conto della differenza tra la propria velocità e quella dell'utente da sorpassare, nonché della presenza di utenti che sopraggiungono dalla direzione contraria o che precedono l'utente da sorpassare; e) se vi è adeguato distanziamento laterale dalle biciclette, dai monopattini elettrici e dai cicli a propulsione, in funzione della rispettiva velocità e ridotta stabilità, nonché dell'ingombro del veicolo a motore. Nei casi di cui alla presente lettera, i conducenti dei veicoli a motore mantengono una distanza di sicurezza laterale di almeno 1,5 metri, ove possibile. Ove le condizioni della strada non consentono di mantenere la distanza laterale di cui al secondo periodo, i veicoli a motore effettuano il sorpasso adeguando la velocità a quella dei veicoli non a motore di cui al primo periodo. Le disposizioni della presente lettera non si applicano	*a) che la visibilità sia tale da consentire la manovra e che la stessa possa compiersi senza costituire pericolo o intralcio;* *b) che il conducente che lo precede nella stessa corsia non abbia segnalato di voler compiere analoga manovra;* *c) che nessun conducente che segue sulla stessa carreggiata o semicarreggiata, ovvero sulla corsia immediatamente alla propria sinistra, qualora la carreggiata o semicarreggiata siano suddivise in corsie, abbia iniziato il sorpasso;* *d) che la strada sia libera per uno spazio tale da consentire la completa esecuzione del sorpasso, tenuto anche conto della differenza tra la propria velocità e quella dell'utente da sorpassare, nonché della presenza di utenti che sopraggiungono dalla direzione contraria o che precedono l'utente da sorpassare.* *9-bis. Il sorpasso dei velocipedi da parte dei veicoli a motore deve essere effettuato con adeguato distanziamento laterale in funzione della velocità rispettiva e dell'ingombro del veicolo a motore, per tener conto della ridotta stabilità dei velocipedi, mantenendo, ove le condizioni della strada lo consentano, la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui (omissis)*	**La nuova formulazione risponde all'esigenza di rafforzare la tutela degli utenti vulnerabili della strada, in particolare dei ciclisti e dei conducenti di altri veicoli non a motore, introducendo criteri più chiari e uniformi per l'effettuazione del sorpasso da parte dei veicoli a motore.**

nei casi di sorpasso di un gruppo di ciclisti sportivi di cui all'articolo 61, comma 7.		
2. Al di fuori dei casi di marcia per file parallele, per sorpassare un veicolo o un altro utente della strada che lo precede sulla stessa corsia, il conducente attiva l'apposita segnalazione, occupa una posizione alla sinistra dello stesso, lo supera rapidamente, tenendosi ad una adeguata distanza laterale, e ritorna a destra appena possibile, senza creare pericolo o intralcio.	*Art. 148* *3. Il conducente che sorpassa un veicolo o altro utente della strada che lo precede sulla stessa corsia, dopo aver fatto l'apposita segnalazione, deve portarsi sulla sinistra dello stesso, superarlo rapidamente tenendosi da questo ad una adeguata distanza laterale e riportarsi a destra appena possibile, senza creare pericolo o intralcio (omissis).*	
3. Fatte salve le ipotesi in cui è consentita la marcia per file parallele: a) se la carreggiata o semicarreggiata è suddivisa in più corsie, il sorpasso è effettuato sulla corsia immediatamente alla sinistra del veicolo da superare; b) il sorpasso è effettuato a destra quando il conducente del veicolo da superare ha segnalato che intende svoltare a sinistra ovvero, nelle carreggiate a senso unico, che intende arrestarsi a sinistra, e ha iniziato tali manovre. Il sorpasso a destra è effettuato a velocità moderata e con particolare prudenza.	*Art. 148* *3. (omissis) Se la carreggiata o semicarreggiata sono suddivise in più corsie, il sorpasso deve essere effettuato sulla corsia immediatamente alla sinistra del veicolo che si intende superare.* *7. Il sorpasso deve essere effettuato a destra quando il conducente del veicolo che si vuole sorpassare abbia segnalato che intende svoltare a sinistra ovvero, in una carreggiata a senso unico, che intende arrestarsi a sinistra, e abbia iniziato dette manovre.* *Art. 347 Reg Es* *2. Il sorpasso a destra è consentito a velocità moderata e con particolare prudenza quando il veicolo che precede abbia segnalato la sua intenzione di voltare a sinistra*	
4. Il sorpasso dei tram, quando gli stessi non circolano in sede stradale riservata, è effettuato a destra se lo consente la larghezza della carreggiata a destra del binario; se si tratta di carreggiata a senso unico di circolazione, il sorpasso può essere effettuato su entrambi i lati.	*Art. 148* *8. Il sorpasso dei tram, qualora gli stessi non circolino in sede stradale riservata, deve effettuarsi a destra quando la larghezza della carreggiata a destra del binario lo consenta; se si tratta di carreggiata a senso unico di circolazione il sorpasso si può effettuare su ambo i lati.*	

5. Quando il tram o il filobus sono fermi in mezzo alla carreggiata per la salita e la discesa dei viaggiatori e non esiste un salvagente, è vietato il sorpasso a destra.	*Art. 148* *9.Qualora il tram o il filobus siano fermi in mezzo alla carreggiata per la salita e la discesa dei viaggiatori e non esista un salvagente, il sorpasso a destra è vietato.*	
6. È vietato il sorpasso in prossimità o in corrispondenza delle curve o dei dossi e in ogni altra circostanza di scarsa visibilità. Le disposizioni di cui al primo periodo non si applicano nei casi di strade a due carreggiate separate, a carreggiata a senso unico o con almeno due corsie con lo stesso senso di marcia, in presenza di apposita segnaletica orizzontale.	*Art. 148* *10. È vietato il sorpasso in prossimità o in corrispondenza delle curve o dei dossi e in ogni altro caso di scarsa visibilità; in tali casi il sorpasso è consentito solo quando la strada è a due carreggiate separate o a carreggiata a senso unico o con almeno due corsie con lo stesso senso di marcia e vi sia tracciata apposita segnaletica orizzontale.*	
7. È vietato il sorpasso in prossimità o in corrispondenza delle intersezioni. In deroga alle disposizioni del primo periodo, il sorpasso è consentito: a) quando il conducente del veicolo da sorpassare ha segnalato che intende svoltare a sinistra e ha iniziato detta manovra; b) quando il sorpasso avviene su strada a precedenza, se la strada è a due carreggiate separate, a senso unico o ad almeno due corsie con lo stesso senso di marcia e le corsie sono delimitate da apposita segnaletica orizzontale; c) quando il veicolo che si sorpassa è a due ruote non a motore, se non è necessario impegnare la parte della carreggiata destinata al senso opposto di marcia; d) quando la circolazione è regolata da semafori o da agenti del traffico.	*Art. 148* *12. È vietato il sorpasso in prossimità o in corrispondenza delle intersezioni. Esso è, però, consentito:* *a) quando il conducente del veicolo che si vuole sorpassare abbia segnalato che intende svoltare a sinistra e abbia iniziato detta manovra;* *b) quando avvenga su strada a precedenza, purché a due carreggiate separate o a senso unico o ad almeno due corsie con lo stesso senso di marcia e le corsie siano delimitate dall'apposita segnaletica orizzontale;* *c) quando il veicolo che si sorpassa è a due ruote non a motore, sempre che non sia necessario spostarsi sulla parte della carreggiata destinata al senso opposto di marcia;* *d) quando la circolazione sia regolata da semafori o da agenti del traffico.*	

8. È vietato il sorpasso in prossimità o in corrispondenza dei passaggi a livello senza barriere, se la circolazione stradale non è regolata da semafori, nonché il sorpasso di un veicolo che si è arrestato o che ha rallentato in corrispondenza di un attraversamento pedonale per consentire ai pedoni di attraversare la carreggiata.	*Art. 148* *13. È vietato il sorpasso in prossimità o in corrispondenza dei passaggi a livello senza barriere, salvo che la circolazione stradale sia regolata da semafori, nonché il sorpasso di un veicolo che si sia arrestato o abbia rallentato in corrispondenza di un attraversamento pedonale per consentire ai pedoni di attraversare la carreggiata.* *Art. 347 Reg Es* *3.Non è consentito il sorpasso in prossimità e in corrispondenza delle intersezioni non regolate da semafori ovvero da agenti del traffico. (omissis)*	
9. Nelle ipotesi di circolazione per file parallele, quando un veicolo si arresta per consentire l'attraversamento pedonale o ciclabile ovvero per dare la precedenza ad altri veicoli, al di fuori delle ipotesi ciò sia stato imposto ai sensi delle norme del presente codice, l'obbligo di arresto si estende anche ai veicoli che procedono nelle file parallele.	*Art. 347 Reg Es* *3. (omissis) Qualora un veicolo si arresti per consentire l'attraversamento ai pedoni o per dare la precedenza ad altri veicoli, devono arrestarsi anche quelli che procedono nelle altre file parallele.*	
10. Non è consentito il sorpasso sulle corsie di accelerazione e decelerazione.	*Art. 347, c. 1 Reg Es* *1.Non è consentito il sorpasso sulle corsie di accelerazione e decelerazione.*	
11. Ai conducenti di veicoli adibiti al trasporto di cose di massa a pieno carico superiore a 3,5 t è sempre vietato il sorpasso: a) nelle strade o nei tratti di strada in cui il divieto è imposto da apposito segnale; b) nelle aree di cantiere sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, indipendentemente dal numero di corsie per carreggiata, salva diversa segnalazione.	*Art. 148* *14. È vietato il sorpasso ai conducenti di veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 t, oltre che nei casi sopra previsti, anche nelle strade o tratti di essa in cui il divieto sia imposto dall'apposito segnale.* **Nuova introduzione**	**La disposizione mira a meglio tutelare la sicurezza degli**

		operatori nei cantieri stradali.
12. È vietato il sorpasso di un veicolo che ne sta sorpassando un altro, nonché il superamento di veicoli fermi o in rallentamento in prossimità di passaggi a livello, semafori o per altre cause di congestione della circolazione, quando, durante il sorpasso, il conducente impegna la parte della carreggiata destinata al senso opposto di marcia.	*Art. 148* *11. È vietato il sorpasso di un veicolo che ne stia sorpassando un altro, nonché il superamento di veicoli fermi o in lento movimento ai passaggi a livello, ai semafori o per altre cause di congestione della circolazione, quando a tal fine sia necessario spostarsi nella parte della carreggiata destinata al senso opposto di marcia.*	
13. Durante il sorpasso, l'utente sorpassato non può ostacolare la manovra, né accelerare. Nelle strade ad una corsia per senso di marcia, l'utente sorpassato mantiene una posizione di massima prossimità al margine destro della carreggiata.	*Art. 148* *4. L'utente che viene sorpassato deve agevolare la manovra e non accelerare. Nelle strade ad una corsia per senso di marcia, lo stesso utente deve tenersi il più vicino possibile al margine destro della carreggiata.*	
14. Fuori dai casi di cui al comma 11, lettera a), il sorpasso è, altresì, vietato nelle strade o tratti di strada contraddistinti da apposito segnale di divieto di sorpasso.	**Nuova introduzione**	**Previsione aggiunta per evitare che la manovra venga punita come violazione della segnaletica nei casi in cui il divieto di sorpasso sia da questa prescritto.**
Articolo 56 *Distanza di sicurezza*		
1. Durante la marcia i veicoli mantengono, rispetto al veicolo che precede, una distanza di sicurezza tale da garantire in ogni caso l'arresto tempestivo ed evitare collisioni con i veicoli che precedono.	*Art. 149* *1. Durante la marcia i veicoli devono tenere, rispetto al veicolo che precede, una distanza di sicurezza tale che sia garantito in ogni caso l'arresto tempestivo e siano evitate collisioni con i veicoli che precedono.* *Art. 348 reg es*	

La distanza di sicurezza tra due veicoli è sempre commisurata alla velocità, alla prontezza dei riflessi del conducente, alle condizioni del traffico e della strada, alle condizioni atmosferiche, al tipo e allo stato di efficienza del veicolo, all'entità del carico, nonché ad ogni altra circostanza influente. Essa è almeno uguale allo spazio percorso durante il tempo che intercorre tra la prima percezione di un pericolo e l'inizio della frenata. I conducenti di biciclette, monopattini, cicli a propulsione, ciclomotori e motocicli, in presenza di veicoli pesanti di massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate, mantengono una distanza minima di sicurezza rispetto ai medesimi veicoli, in prossimità di intersezioni regolate e non regolate, nonché durante l'esecuzione di manovre di svolta, retromarcia o cambio di corsia da parte del veicolo pesante.	*1. La distanza di sicurezza tra due veicoli deve sempre essere commisurata alla velocità, alla prontezza dei riflessi del conducente, alle condizioni del traffico, a quelle planoaltimetriche della strada, alle condizioni atmosferiche, al tipo e allo stato di efficienza del veicolo, all'entità del carico, nonché ad ogni altra circostanza influente.* *2. La distanza di sicurezza deve essere almeno uguale allo spazio percorso durante il tempo che passa tra la prima percezione di un pericolo e l'inizio della frenata.*	**La disposizione è finalizzata a rafforzare la tutela degli utenti vulnerabili della strada e a prevenire gli incidenti derivanti dall'interazione tra veicoli pesanti e veicoli a due ruote, particolarmente frequenti nelle aree urbane e in prossimità delle intersezioni.**
2. Fuori dai centri abitati, quando è stabilito un divieto di sorpasso solo per alcune categorie di veicoli, la distanza tra tali veicoli è almeno pari a 100 metri. La disposizione di cui al primo periodo non si applica nei tratti di strada con due o più corsie per senso di marcia.	*Art. 149* *2. Fuori dei centri abitati, quando sia stabilito un divieto di sorpasso solo per alcune categorie di veicoli, tra tali veicoli deve essere mantenuta una distanza non inferiore a 100 m. Questa disposizione non si osserva nei tratti di strada con due o più corsie per senso di marcia.*	
3. Quando sono in azione macchine sgombraneve o spargitrici, i veicoli procedono con la massima	*Art. 149*	

cautela. La distanza di sicurezza rispetto a tali macchine è almeno pari a 20 metri. I veicoli che procedono in senso opposto arrestano la marcia, laddove necessario, al fine di non intralciare il lavoro delle macchine di cui al primo periodo.	*3. Quando siano in azione macchine sgombraneve o spargitrici, i veicoli devono procedere con la massima cautela. La distanza di sicurezza rispetto a tali macchine non deve essere comunque inferiore a 20 m. I veicoli che procedono in senso opposto sono tenuti, se necessario, ad arrestarsi al fine di non intralciarne il lavoro.*	
4. Nei cantieri stradali sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, indipendentemente dal numero di corsie per carreggiata e salva diversa segnalazione, i conducenti di veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 t procedono con la massima cautela e mantengono, rispetto al veicolo che precede, una distanza di sicurezza non inferiore a 20 metri.	**Nuova introduzione**	**La previsione è finalizzata ad imporre una specifica prescrizione in situazioni dove statisticamente si verifica un consistente numero di incidenti che coinvolge i mezzi pesanti che, per la mancanza di distanza di sicurezza, invadono l'area di cantiere.**
5. Il rispetto della distanza di sicurezza dal veicolo che precede si applica altresì alle strade o tratti di strada contraddistinti da apposita segnaletica.	**Nuova introduzione**	**Previsione aggiunta per evitare che la manovra venga punita come violazione della segnaletica nei casi in cui sia prescritta una specifica e determinata distanza di sicurezza.**
Articolo 57 *Fermata e sosta*		
1. Nei centri abitati, salvo diversa segnalazione, ovvero nell'ipotesi di cui al comma 2, in caso di fermata o di sosta, il veicolo è collocato il più vicino possibile al	*Art. 157,* *2. Salvo diversa segnalazione, ovvero nel caso previsto dal comma 4, in caso di fermata o di sosta il veicolo deve essere collocato il più vicino possibile al margine destro*	

margine destro della carreggiata, parallelamente ad esso e secondo il senso di marcia. Ove non sono tracciati stalli di sosta, ovvero quando questi hanno larghezza pari almeno a 2,80 metri, i veicoli aventi lunghezza pari o inferiore a 2,70 metri possono essere collocati anche perpendicolarmente al margine della carreggiata.	*della carreggiata, parallelamente ad esso e secondo il senso di marcia. (omissis)* **Nuova introduzione**	**La previsione serve a razionalizzare gli spazi di sosta che vengono occupati da autovetture di ridotte dimensioni ovvero da motocicli e ciclomotori.**
2. Nelle strade urbane a senso unico di marcia, la sosta è consentita anche lungo il margine sinistro della carreggiata, se rimane uno spazio sufficiente al transito almeno di una fila di veicoli, comunque non inferiore a tre metri di larghezza.	*Art. 157* *4. Nelle strade urbane a senso unico di marcia la sosta è consentita anche lungo il margine sinistro della carreggiata, purché rimanga spazio sufficiente al transito almeno di una fila di veicoli e comunque non inferiore a tre metri di larghezza.*	
3. Fuori dei centri abitati, i veicoli in sosta o in fermata sono collocati fuori dalla carreggiata, ad esclusione delle piste ciclabili e, salvo diversa segnalazione, delle banchine. In caso di impossibilità, la fermata e la sosta sono effettuate il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, parallelamente ad esso e secondo il senso di marcia.	*Art. 157* *3. Fuori dei centri abitati, i veicoli in sosta o in fermata devono essere collocati fuori della carreggiata, ma non sulle piste per velocipedi né, salvo che sia appositamente segnalato, sulle banchine. In caso di impossibilità, la fermata e la sosta devono essere effettuate il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, parallelamente ad esso e secondo il senso di marcia. (omissis)*	
4. Durante la sosta e la fermata il conducente o i passeggeri non possono aprire o lasciare aperte le porte del veicolo o scendere dal medesimo senza essersi assicurati che ciò non costituisca pericolo o intralcio per gli altri utenti della strada.	*Art. 157* *7. È fatto divieto a chiunque di aprire le porte di un veicolo, di discendere dallo stesso, nonché di lasciare aperte le porte, senza essersi assicurato che ciò non costituisca pericolo o intralcio per gli altri utenti della strada.*	

Le manovre di cui al primo periodo sono sempre eseguite nel tempo strettamente necessario, in relazione alle condizioni del traffico, in modo da assicurare la sicurezza della circolazione. Se non esiste marciapiede rialzato, il posizionamento del veicolo durante la fermata e la sosta assicura in ogni caso uno spazio sufficiente per il transito dei pedoni, non inferiore ad un metro.	*Art. 351 Reg Es* *3. Le manovre indicate dall'articolo 157, comma 7, del codice, devono essere, nei casi consentiti dalla stessa norma, sempre eseguite nel tempo strettamente necessario, in relazione alle condizioni del traffico, in modo da assicurare la sicurezza del medesimo.* *Art. 157* *2. (omissis) Qualora non esista marciapiede rialzato, deve essere lasciato uno spazio sufficiente per il transito dei pedoni, comunque non inferiore ad un metro. Durante la sosta, il veicolo deve avere il motore spento.*	
5. Chiunque lascia un veicolo in sosta: a) adotta condotte idonee ad impedire l'uso del veicolo senza il suo consenso; b) adotta le opportune cautele al fine di evitare sinistri, aziona il freno di stazionamento ove presente e, di regola, inserisce il rapporto più basso del cambio di velocità o meccanismi di blocco del cambio; c) nelle strade a forte pendenza, posiziona il veicolo con le ruote sterzate; ove si tratta di veicoli di massa complessiva massima a pieno carico superiore a 3,5 t, applica i cunei bloccaruote; d) quando la sosta è regolamentata, colloca il veicolo unicamente negli stalli di sosta appositamente predisposti e nel modo prescritto dalla segnaletica;	*Art 158* *4 Durante la sosta il conducente deve adottare le opportune cautele atte a evitare incidenti ed impedire l'uso del veicolo senza il suo consenso* *Art. 353 Reg es* *2. Il conducente che lascia il veicolo in sosta nei casi consentiti, deve azionare il freno di stazionamento e, di regola, deve aver cura di inserire il rapporto più basso del cambio di velocità.* *Nelle strade a forte pendenza si deve, inoltre, lasciare in sosta il veicolo con le ruote sterzate, ed i veicoli di massa complessiva massima a pieno carico superiore a 3,5 t devono applicare i cunei bloccaruote.* *Art. 157* *5. Nelle zone di sosta all'uopo predisposte i veicoli devono essere collocati nel modo prescritto dalla segnaletica.*	

e) nelle zone di sosta nelle quali sono delimitati, mediante segnaletica orizzontale, gli spazi destinati a ciascun veicolo, sistema il veicolo nello spazio al medesimo destinato, senza invadere, neanche in modo parziale, gli spazi contigui;	*Art. 351 Reg. es.* *2. Nelle zone di sosta nelle quali siano delimitati, mediante segnaletica orizzontale, gli spazi destinati a ciascun veicolo, i conducenti sono tenuti a sistemare il proprio veicolo entro lo spazio ad esso destinato, senza invadere gli spazi contigui.*	
f) posiziona il veicolo con il motore termico spento. Durante la sosta, non è consentito tenere il motore acceso con l'impianto di condizionamento d'aria in funzione, se non per il tempo strettamente necessario quando a bordo del veicolo sono presenti bambini, donne in stato di gravidanza, anziani o altri soggetti fragili ovvero per le esigenze di sosta tecnica dei conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di merci.	*Art. 157* *2. (omissis) Durante la sosta, il veicolo deve avere il motore spento.* *7 bis È fatto divieto di tenere il motore acceso, durante la sosta del veicolo, allo scopo di mantenere in funzione l'impianto di condizionamento d'aria nel veicolo stesso.*	**È stato precisato che il motore da tenere spento è quello termico in considerazione della finalità di tutela ambientale connesso alle emissioni inquinanti dei soli motori termici e non elettrici.** **La disposizione vigente dell'art. 157, comma 7-bis è stata modificata prevedendo una deroga a tutela di persone fragili, donne in gravidanza e bambini, nonché per le esigenze di sosta tecnica degli autotrasportatori. In entrambi i casi, è consentito mantenere il motore accesso solo per**

		il tempo strettamente necessario alla tutela delle condizioni di salute e di sicurezza professionale dei predetti soggetti.
g) se è prescritto il pagamento, lo effettua secondo le modalità indicate dall'ente proprietario o gestore della strada;	*Art. 7* *1. f) stabilire, previa deliberazione della giunta, fasce di sosta laterale e parcheggi nei quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma di denaro (omissis)* *14. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti o limitazioni previsti nel presente articolo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)*	
h) quando la sosta è soggetta a limitazioni temporali, anche a pagamento: 1) segnala, in modo chiaramente visibile, l'orario in cui la sosta ha avuto inizio; 2) attiva il dispositivo di controllo della durata, laddove presente. Se è imposto il pagamento in zona di sosta tariffata, il predetto dispositivo opera come strumento di controllo dell'inizio e della durata della sosta;	*Art. 157* *6. Nei luoghi ove la sosta è permessa per un tempo limitato è fatto obbligo ai conducenti di segnalare, in modo chiaramente visibile, l'orario in cui la sosta ha avuto inizio.* *Ove esiste il dispositivo di controllo della durata della sosta è fatto obbligo di porlo in funzione.*	
3) al termine del periodo massimo di permanenza indicato dalla segnaletica, si astiene dal manomettere i dispositivi di controllo ovvero dall'alterare o posticipare l'indicazione di inizio della sosta.	**Nuova introduzione**	**La previsione introduce uno specifico divieto finalizzato a sanzionare una condotta elusiva**

		dell'obbligo di rimuovere il veicolo al termine del periodo di sosta.
6. Fuori dei casi di cui ai commi 7, 8, 9 e 10, la sosta o la fermata sono vietate quando così è prescritto dalla segnaletica stradale. Nei centri abitati, fatto salvo quanto diversamente indicato nel relativo segnale, i divieti di sosta si intendono imposti dalle ore 8 alle ore 20.	**Nuova introduzione** *Art. 7* *2. I divieti di sosta si intendono imposti dalle ore 8 alle ore 20, salvo che sia diversamente indicato nel relativo segnale.*	**Previsione aggiunta per evitare che la fermata e la sosta vengano punite come violazione della segnaletica nei casi in cui sia prescritto uno specifico divieto.**
7. La fermata e la sosta sono vietate: a) in prossimità dei passaggi a livello o in corrispondenza della relativa area compresa tra le barriere o i segnali luminosi; b) sui binari di linee ferroviarie o tramviarie o in posizione di prossimità tale da intralciarne la marcia; c) nelle gallerie, nei sottovia, sotto i sovrapassaggi, sotto i fornici e i portici, salvo diversa segnalazione; d) sui dossi e nelle curve e, fuori dei centri abitati e sulle strade urbane di scorrimento, anche nella loro prossimità; e) in prossimità e in corrispondenza di segnali stradali verticali e semaforici in modo da occultarne la vista; f) in corrispondenza dei segnali orizzontali di preselezione; g) lungo le corsie di canalizzazione;	*Art. 158* *1. La fermata e la sosta sono vietate:* *a) in corrispondenza o in prossimità dei passaggi a livello e sui binari di linee ferroviarie o tramviarie o così vicino ad essi da intralciarne la marcia;* *b) nelle gallerie, nei sottovia, sotto i sovrapassaggi, sotto i fornici e i portici, salvo diversa segnalazione;* *c) sui dossi e nelle curve e, fuori dei centri abitati e sulle strade urbane di scorrimento, anche in loro prossimità;* *d) in prossimità e in corrispondenza di segnali stradali verticali e semaforici in modo da occultarne la vista, nonché in corrispondenza dei segnali orizzontali di preselezione e lungo le corsie di canalizzazione;*	

h) fuori dai centri abitati, sulla corrispondenza e in prossimità delle aree di intersezione a meno di quindici metri dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, salvo diversa segnalazione;	*e) fuori dei centri abitati, sulla corrispondenza e in prossimità delle aree di intersezione;* **nuova introduzione**	**È stata definita la distanza precisa in coerenza con quanto previsto nei centri abitati**
i) nei centri abitati, sulla corrispondenza delle aree di intersezione e in prossimità delle stesse, a meno di cinque metri dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, salvo diversa segnalazione;	*f) nei centri abitati, sulla corrispondenza delle aree di intersezione e in prossimità delle stesse a meno di 5 metri dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, salvo diversa segnalazione;*	
l) sui passaggi e attraversamenti pedonali, sui passaggi per ciclisti, sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime, nonché sulle corsie ciclabili e sulle corsie per doppio senso ciclabile;	*g) sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi per ciclisti, nonché sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime;*	
m) sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione;	*h) sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione;*	
n) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici;	*h-bis) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici;*	
o) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Il divieto si applica anche ai veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica più di un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Il limite temporale di un'ora trova applicazione dalle ore 23,00 alle ore 7,00 esclusivamente per i punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257;	*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 23,00 alle ore 7,00, 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.*	
p) nei cantieri stradali;	**Nuova introduzione**	**Previsioni introdotte per garantire la fruibilità delle aree che devono essere interdette alla sosta per motivi di sicurezza**
q) sulle strade extraurbane nelle aree in cui è interdetta la circolazione mediante apposita segnaletica orizzontale (ZEBRATO), salvo diversa segnalazione;	**Riformulazione della norma sulla segnaletica stradale (art. 146)**	
r) fuori dai centri abitati, nelle rotatorie e sui bracci delle stesse, a meno di quindici metri dal punto in	**Nuova introduzione**	

cui essi convergono nell'anello della medesima rotatoria; s) nei centri abitati, nelle rotatorie e sui bracci delle stesse, a meno di cinque metri dal punto in cui essi convergono nell'anello della medesima rotatoria.	**Nuova introduzione**	
8. La sosta di un veicolo è inoltre vietata: a) allo sbocco dei passi carrabili e, limitatamente alle strade aventi larghezza inferiore a quattro metri, in ogni parte della strada antistante ad essi, quando risulta impedita l'uscita dei veicoli;	*Art. 158* *2. La sosta di un veicolo è inoltre vietata:* *a) allo sbocco dei passi carrabili;*	**La previsione della lettera a) è stata integrata per regolamentare meglio la fruibilità dei passi carrabili. Oggi per prevedere analogo divieto è necessario collocare un ulteriore segnale di divieto di sosta.**
b) quando risulta impedito l'accesso ad un altro veicolo regolarmente in sosta, oppure è richiesto lo spostamento di veicoli in sosta;	*b) dovunque venga impedito di accedere ad un altro veicolo regolarmente in sosta, oppure lo spostamento di veicoli in sosta;*	
c) in seconda fila, salva la diversa disciplina per i veicoli a due ruote;	*c) in seconda fila, salvo che si tratti di veicoli a due ruote;*	
d) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia e, ove questi non siano delimitati, a una distanza dal segnale di fermata inferiore a quindici metri, nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio taxi e dei veicoli adibiti a servizi di linea ai capilinea;	*d) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia e, ove questi non siano delimitati, a una distanza dal segnale di fermata inferiore a 15 m, nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza;*	
e) negli spazi riservati allo stazionamento o alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico;	*d-bis) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico;*	
f) sulle aree destinate al mercato, nelle ore stabilite;	*e) sulle aree destinate al mercato e ai veicoli per il carico e lo scarico di cose, nelle ore stabilite;*	

g) negli spazi destinati a carico e scarico di passeggeri, bagagli e cose nonché dei veicoli adibiti al trasporto valori; h) sulle banchine, salvo diversa segnalazione; i) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli per persone con disabilità e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli; l) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli a servizio delle donne in stato di gravidanza o di persone che accompagnano un bambino di età non superiore a due anni munite di permesso rosa; m) nelle corsie o carreggiate riservate ai mezzi pubblici; n) nelle aree pedonali urbane; o) nelle zone a traffico limitato, nonché nelle strade con divieto di circolazione per determinate categorie, per i veicoli non autorizzati; p) negli spazi asserviti ad impianti o attrezzature destinate a servizi di emergenza o di igiene pubblica indicati dalla apposita segnaletica; q) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli degli organi di polizia stradale, dei servizi antincendio, dei servizi di soccorso e delle Forze armate;	*o-ter) nelle aree riservate per il carico e lo scarico dei veicoli adibiti al trasporto valori* *f) sulle banchine, salvo diversa segnalazione;* *g) negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide di cui all'art. 188 e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli;* *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;* *h) nelle corsie o carreggiate riservate ai mezzi pubblici;* *i) nelle aree pedonali urbane;* *l) nelle zone a traffico limitato per i veicoli non autorizzati;* *m) negli spazi asserviti ad impianti o attrezzature destinate a servizi di emergenza o di igiene pubblica indicati dalla apposita segnaletica;* **Nuova introduzione** *n) davanti ai cassonetti dei rifiuti urbani o contenitori analoghi;*	**Viene attribuita autonomia come specifico divieto di sosta all'ipotesi prevista dalla lett. q), oggi punita dall'art. 7 come violazione della segnaletica.**

r) davanti ai cassonetti dei rifiuti urbani o contenitori analoghi o a meno di un metro da essi, salvo diversa segnalazione; s) limitatamente alle ore di esercizio, in corrispondenza dei distributori di carburante ubicati sulla sede stradale e nella loro prossimità, fino a cinque metri prima e dopo le installazioni destinate all'erogazione; t) nelle aree riservate ai veicoli per il carico e lo scarico di merci, nelle ore stabilite; u) per i rimorchi staccati dal veicolo trainante, nei centri abitati e salvo diversa segnalazione; v) sulle carreggiate i cui margini sono evidenziati da una striscia continua; z) sulle carreggiate delle strade con precedenza; aa) nelle aree portuali e marittime di cui all'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, quando ostacolano la regolare circolazione viaria e ferroviaria o l'operatività delle strutture portuali; bb) in presenza di segni orizzontali consistenti in segmenti alternati di colore giallo e nero tracciati sulla faccia verticale del ciglio del marciapiede;	*o) limitatamente alle ore di esercizio, in corrispondenza dei distributori di carburante ubicati sulla sede stradale ed in loro prossimità sino a 5 m prima e dopo le installazioni destinate all'erogazione;* *o-bis) nelle aree riservate ai veicoli per il carico e lo scarico di merci, nelle ore stabilite.* *3. Nei centri abitati è vietata la sosta dei rimorchi quando siano staccati dal veicolo trainante, salvo diversa segnalazione.* *Art. 40* *10. È vietata:* *a) la sosta sulle carreggiate i cui margini sono evidenziati da una striscia continua;* *Art. 157* *3. (omissis) Sulle carreggiate delle strade con precedenza la sosta è vietata.* *Art. 159* *5-bis. Nelle aree portuali e marittime come definite dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, è autorizzato il sequestro conservativo degli automezzi in sosta vietata che ostacolano la regolare circolazione viaria e ferroviaria o l'operatività delle strutture portuali.* *Art. 152 Reg Es* *3. Tratti di strada lungo i quali la sosta è vietata possono essere indicati con segni orizzontali consistenti in segmenti alternati di colore giallo e nero tracciati sulla faccia verticale del ciglio del marciapiede* *Art. 152 Reg Es*	**Seppure previste dal regolamento vigente, le norme di comportamento riprendono in norma primaria le pertinenti**

cc) nell'area delimitata da striscia gialla continua in corrispondenza degli spazi riservati allo stazionamento sulla carreggiata dei cassonetti per la raccolta dei rifiuti solidi urbani, non fisicamente delimitati;	*2. Gli spazi riservati allo stazionamento sulla carreggiata dei cassonetti per la raccolta dei rifiuti solidi urbani, non fisicamente delimitati, devono essere segnalati con una striscia gialla continua di larghezza 12 cm. In corrispondenza della parte di delimitazione parallela al margine della carreggiata è vietata la sosta in permanenza.* *Art. 150 Reg Es* *4. Sulle zone di presegnalamento è vietata la sosta.*	**disposizioni regolamentari per rendere il precetto chiaro e tassativo, in ragione delle conseguenze sanzionatorie che ne discendono.**
dd) nelle zone di presegnalamento di isole di traffico o di ostacoli entro la carreggiata; ee) in corrispondenza della striscia gialla a zig-zag, dipinta sulla pavimentazione, nell'area che precede gli attraversamenti pedonali o ciclabili;	*Art. 145 Reg Es* *4. Sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità, da parte dei conducenti, nei confronti dei pedoni che si accingono ad impegnare la carreggiata, gli attraversamenti pedonali possono essere preceduti, nel verso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zig zag, del tipo di quella di cui all'articolo 151, comma 3, di lunghezza commisurata alla distanza di visibilità. Su tale striscia è vietata la sosta (fig. II.436).* *Art. 146 Reg. Es* *3. Analogamente a quanto previsto dall'articolo 145, comma 4, sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità, da parte dei conducenti, nei confronti dei ((velocipedi)) che si accingono ad impegnare la carreggiata, gli attraversamenti ciclabili possono essere preceduti, nel verso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zig zag, del tipo di quella di cui all'articolo 151, comma 3, di lunghezza commisurata alla distanza di visibilità. Su tale striscia è vietata la sosta.*	
ff) intorno agli obiettivi sensibili definiti con provvedimento del Prefetto ed indicati con	**Nuova introduzione**	**Previsione introdotta per garantire maggiore sicurezza alle caserme e**

apposita segnaletica, ad eccezione dei veicoli autorizzati; gg) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli dei residenti; hh) nelle aree ove vige il divieto per esigenze di pulizia della strada negli orari stabiliti; ii) negli stalli di sosta riservati ai veicoli adibiti al servizio taxi in servizio; ll) negli stalli di sosta riservati ai veicoli adibiti ai servizi di mobilità condivisa, cosiddetta “sharing mobility”; mm) negli stalli di sosta riservati ai motocicli e ai ciclomotori; nn) negli stalli di sosta riservati ai velocipedi.	*Art. 7* *11. Nell'ambito delle zone di cui ai commi 8 e 9 e delle altre zone di particolare rilevanza urbanistica nelle quali sussistono condizioni ed esigenze analoghe a quelle previste nei medesimi commi, i comuni hanno facoltà di riservare, con ordinanza del sindaco, superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso.* *Art. 159* *1. Gli organi di polizia, di cui all'art. 12, dispongono la rimozione dei veicoli:* *d) quando il veicolo sia lasciato in sosta in violazione alle disposizioni emanate dall'ente proprietario della strada per motivi di manutenzione o pulizia delle strade e del relativo arredo*	**altri edifici individuati dove la sosta può essere consentita solo a persone autorizzate.** **Fattispecie introdotte su richiesta di ANCI**
9. In presenza di zone di sosta tariffata, la sosta è vietata:	*Art. 7* *15. (omissis) Fuori dei casi di cui al primo e al secondo periodo, quando la violazione della sosta tariffata consiste*	

a) quando è stato effettuato un pagamento insufficiente e la sosta si è protratta oltre il dieci per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa; b) quando la sosta tariffata è soggetta a limitazioni temporali e si è protratta oltre il termine massimo di permanenza indicato dalla segnaletica stradale. Nelle ipotesi di cui alla presente lettera, il veicolo deve essere spostato entro la scadenza del periodo massimo di permanenza.	*nel pagamento insufficiente, si applica la seguente disciplina:* *b) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10 per cento ed entro il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, primo periodo, ridotta nella misura del 50 per cento;* *c) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, primo periodo.* *Art. 7* *15.1 (omissis) Quando la sosta senza pagamento o con pagamento insufficiente si protragga oltre le ore 24 del giorno dell'accertamento, le sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione. Nei casi in cui la sosta tariffata sia anche limitata nella durata massima, si applicano le sanzioni di cui al comma 14, quarto periodo, secondo le disposizioni e nei modi indicati nel quinto periodo del medesimo comma.*	
10. Nel rispetto delle prescrizioni indicate dal presente articolo, in quanto compatibili, sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali la sosta e la fermata sono disciplinate dalle seguenti disposizioni: a) sulle carreggiate, sulle rampe e sugli svincoli è vietato sostare o anche solo fermarsi. In caso di emergenza dovuta a malessere degli occupanti del veicolo o ad inefficienza del veicolo medesimo, quest'ultimo deve essere portato nel più breve tempo possibile sulla corsia per la sosta di emergenza o, in sua assenza, sulla prima area di	*Art. 176* *5 Sulle carreggiate, sulle rampe e sugli svincoli è vietato sostare o solo fermarsi, fuorché in situazioni d'emergenza dovute a malessere degli occupanti del veicolo o ad inefficienza del veicolo medesimo; in tali casi, il veicolo deve essere portato nel più breve tempo possibile sulla corsia per la sosta di emergenza o, mancando questa, sulla prima piazzola nel senso di marcia, evitando comunque qualsiasi ingombro delle corsie di scorrimento.*	

sosta nel senso di marcia, evitando comunque qualsiasi ingombro delle corsie di scorrimento; b) la sosta d'emergenza sulla corsia d'emergenza o sulle aree di sosta non può eccedere il tempo strettamente necessario per superare l'emergenza e non può, comunque, protrarsi oltre tre ore. Decorso tale termine, il veicolo può essere in ogni caso rimosso; c) nelle aree di servizio e di parcheggio, nonché in ogni altra pertinenza autostradale, la sosta è consentita solo negli appositi spazi appositamente predisposti. In ogni caso, è vietato lasciare in sosta il veicolo per un tempo superiore alle ventiquattro ore, ad eccezione dei parcheggi riservati agli alberghi nell'ambito autostradale o in altre aree analogamente attrezzate.	*6. La sosta d'emergenza non deve eccedere il tempo strettamente necessario per superare l'emergenza stessa e non deve, comunque, protrarsi oltre le tre ore. Decorso tale termine il veicolo può essere rimosso coattivamente e si applicano le disposizioni di cui all'art. 175, comma 10.* *Art 175* *9. Nelle aree di servizio e di parcheggio, nonché in ogni altra pertinenza autostradale è vietato lasciare in sosta il veicolo per un tempo superiore alle ventiquattro ore, ad eccezione che nei parcheggi riservati agli alberghi esistenti nell'ambito autostradale o in altre aree analogamente attrezzate.*	
11. Salvo quanto disposto nell'art. 672 del codice penale, nei centri urbani il conducente verifica che gli animali in sosta, con o senza attacco, a lui affidati, siano sempre perfettamente assicurati mediante appositi dispositivi o sostegni fissi e legati in modo tale da non arrecare intralcio o pericolo alla circolazione dei veicoli e dei pedoni. Durante le ore notturne, gli animali possono sostare soltanto in luoghi sufficientemente illuminati. Fuori dei centri abitati, è vietata la sosta degli animali sulla carreggiata.	*Art. 160* *1. Salvo quanto disposto nell'art. 672 del codice penale, nei centri urbani il conducente deve vigilare affinché gli animali in sosta, con o senza attacco, a lui affidati, siano sempre perfettamente assicurati mediante appositi dispositivi o sostegni fissi e legati in modo tale da non arrecare intralcio o pericolo alla circolazione dei veicoli e dei pedoni. Durante le ore notturne gli animali potranno sostare soltanto in luoghi sufficientemente illuminati. Fuori dei centri abitati è vietata la sosta degli animali sulla carreggiata*	
12. Ai monopattini elettrici è comunque consentita la sosta negli stalli riservati alle biciclette, ai ciclomotori e ai motoveicoli.	**Art. 1, comma 75-quinquiesdecies, legge 27 dicembre 2019, n. 160** *75-quinquiesdecies. (...) Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta*	**È stata inserita nel codice la disposizione oggi contenuta nell'articolo 1, comma 75-quinquiesdecies,**

	negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.	**della legge 27 dicembre 2019, n. 160.**
13. Le disposizioni del presente articolo, ad eccezione dei commi 4 e 5, lettere a), b) e c), non si applicano ai veicoli che effettuano sosta operativa.	**Nuova introduzione**	**La disposizione è finalizzata a rendere lecito il comportamento degli enti e istituzioni che per ragioni di servizio sono costretti a sostare sulla carreggiata, fatte salve le esigenze di sicurezza della circolazione.**
Articolo 58 *Sistemazione del carico sui veicoli*		
1. Il carico dei veicoli è adeguatamente sistemato e solidamente assicurato in modo da: a) evitare la caduta o la dispersione del medesimo; b) non diminuire la visibilità al conducente o impedire la libertà dei movimenti nella guida; c) non compromettere la stabilità del veicolo; d) non mascherare dispositivi di illuminazione e di segnalazione visiva o le targhe di riconoscimento e i segnali comunicati a braccio.	*Art. 164* *1. Il carico dei veicoli deve essere sistemato in modo da evitare la caduta o la dispersione dello stesso;* *da non diminuire la visibilità al conducente né impedirgli la libertà dei movimenti nella guida;* *da non compromettere la stabilità del veicolo;* *da non mascherare dispositivi di illuminazione e di segnalazione visiva né le targhe di riconoscimento e i segnali fatti col braccio.*	
2. Fermo restando quanto previsto dal comma 1, e fuori dai casi di cui ai commi 5 e 6, il carico dei veicoli, ad eccezione dei veicoli eccezionali o dei trasporti in condizioni di eccezionalità, se costituito da cose ovvero oggetti indivisibili, è adeguatamente sistemato e solidamente assicurato in modo da: a) non sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore del veicolo; b) non sporgere longitudinalmente dalla parte posteriore oltre i 3/10 della lunghezza del veicolo	*Art. 164* *2. Il carico non deve superare i limiti di sagoma stabiliti dall'art. 61 e non può sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore del veicolo;* *può sporgere longitudinalmente dalla parte posteriore, se costituito da cose indivisibili, fino ai 3/10 della lunghezza del veicolo stesso, purché nei limiti stabiliti dall'art.61.* *3. Fermi restando i limiti massimi di sagoma di cui all'art. 61, comma 1, possono essere trasportate cose che*	

e comunque entro i limiti stabiliti dall'Allegato VI.1; c) non sporgere lateralmente, nella parte anteriore o posteriore, oltre trenta centimetri dalle luci di posizione anteriori e posteriori di ciascun lato, nel rispetto dei limiti massimi di sagoma dell'Allegato VI.1; d) non sporgere lateralmente oltre la sagoma propria del veicolo quando è costituito da pali, sbarre, lastre o carichi simili difficilmente percepibili, collocati orizzontalmente.	*sporgono lateralmente fuori della sagoma del veicolo, purché la sporgenza da ciascuna parte non superi centimetri 30 di distanza dalle luci di posizione anteriori e posteriori. [omissis]* *3. [omissis] Pali, sbarre, lastre o carichi simili difficilmente percepibili, collocati orizzontalmente, non possono comunque sporgere lateralmente oltre la sagoma propria del veicolo.*	
3. Per i veicoli di categoria internazionale M2 ed M3, in deroga a quanto previsto dal comma 2, lettere a) e b), è consentito l'utilizzo di strutture portabiciclette o portascì applicate a sbalzo anteriormente, secondo le prescrizioni impartite con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	*Art. 164* *2-bis. Nel caso di autobus da noleggio, da gran turismo e di linea, in deroga al comma 2, è consentito l'utilizzo di strutture portabiciclette applicate a sbalzo anteriormente; tale struttura può sporgere longitudinalmente dalla parte anteriore fino ad un massimo di 80 cm dalla sagoma propria del mezzo.* **Decreto Dirigenziale - 30/12/2019 - n. 558 - Installazione di strutture portasci, portabiciclette o portabagagli su autobus**	**La disposizione rinvia al Decreto Dirigenziale - 30/12/2019 - n. 558 – che disciplina l'installazione di strutture portasci, portabiciclette o portabagagli su autobus**
4. Sui veicoli di categoria internazionale M1 e N1, in deroga alle disposizioni del comma 1, lettera d), è consentito installare posteriormente a sbalzo strutture amovibili portabagagli, portascì e portabiciclette, poggianti sul gancio di traino. Quando l'installazione, con o senza carico, occulta i dispositivi di illuminazione e segnalazione visiva o l'alloggiamento della targa del veicolo, le strutture di cui al comma 1 sono considerate a tutti gli effetti un carico del veicolo e possono essere installate e utilizzate solo se	***Decreto Ministeriale 328 del 19/12/2024*** *Art. 1* *Il presente decreto stabilisce le caratteristiche e le modalità di applicazione delle strutture amovibili portabagagli e portascì, omologate in conformità al regolamento UNECE n. 26, installate, posteriormente a sbalzo e poggianti sul gancio di traino, sui veicoli a motore della categoria M1 ed N1, quando tali strutture, con o senza carico, occultino i dispositivi di illuminazione e segnalazione visiva e/o l'alloggiamento della targa del veicolo.*	**La disposizione riprende quanto previsto dal Decreto Ministeriale 328 del 19/12/2024 che stabilisce le caratteristiche e le modalità di applicazione delle strutture amovibili portabagagli e portascì, omologate in conformità**

conformi alle prescrizioni definite con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.		**al regolamento UNECE n. 26, installate, posteriormente a sbalzo e poggianti sul gancio di traino, sui veicoli a motore della categoria M1 ed N1, quando tali strutture, con o senza carico, occultino i dispositivi di illuminazione e segnalazione visiva e/o l'alloggiamento della targa del veicolo.**
5. In deroga alle disposizioni del comma 2, lettere c) e d), sulle biciclette, sui cicli a propulsione, sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote è vietato trasportare oggetti che sporgono lateralmente rispetto all'asse del veicolo o longitudinalmente rispetto alla relativa sagoma oltre i cinquanta centimetri.	*Art. 170* *1. Sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote (omissis)* *5. Sui veicoli di cui al comma 1 è vietato trasportare oggetti che non siano solidamente assicurati, che sporgano lateralmente rispetto all'asse del veicolo o longitudinalmente rispetto alla sagoma di esso oltre i cinquanta centimetri, ovvero impediscano o limitino la visibilità al conducente. (omissis)*	**La disposizione vigente è stata estesa anche alle biciclette ed ai cicli a propulsione.**
6. Salvo quanto previsto dai commi 3 e 4, è vietato il trasporto di cose ovvero oggetti divisibili che sporgono oltre la sagoma del veicolo.	**Nuova introduzione**	**Chiarisce un aspetto che nel codice vigente non è chiaro, ossia che l'oggetto divisibile non può sporgere mai.**
7. Gli accessori mobili non possono: a) sporgere nelle oscillazioni al di fuori della sagoma propria del veicolo; b) strisciare sul terreno.	*Art. 164* *4. Gli accessori mobili non devono sporgere nelle oscillazioni al di fuori della sagoma propria del veicolo e non devono strisciare sul terreno.*	
8. È vietato trasportare o trainare cose che strisciano sul terreno, anche se in parte sostenute da ruote.	*Art. 164*	

	5. È vietato trasportare o trainare cose che striscino sul terreno, anche se in parte sostenute da ruote.	
9. Quando il carico sporge oltre la sagoma propria del veicolo: a) la sporgenza longitudinale è in ogni caso segnalata mediante uno speciale pannello quadrangolare, rivestito di materiale retroriflettente, posto alle estremità della sporgenza in modo da risultare costantemente normale all'asse del veicolo, in conformità alle disposizioni del regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289; b) se in larghezza occupa l'intera parte posteriore del veicolo, è segnalato da due pannelli di segnalazione, posti trasversalmente ai due estremi del carico o della sagoma sporgente.	*Art. 164* *6. Se il carico sporge oltre la sagoma propria del veicolo, devono essere adottate tutte le cautele idonee ad evitare pericolo agli altri utenti della strada. In ogni caso la sporgenza longitudinale deve essere segnalata mediante uno o due speciali pannelli quadrangolari, rivestiti di materiale retroriflettente, posti alle estremità della sporgenza in modo da risultare costantemente normali all'asse del veicolo.* *Art 361 Reg Es* *3. Quando il carico sporge longitudinalmente per l'intera larghezza della parte posteriore del veicolo, i pannelli di segnalazione devono essere due, posti trasversalmente, ciascuno da un estremo del carico, o della sagoma sporgente.*	
Articolo 59 *Modalità di conduzione e di trasporto di persone, animali e oggetti su veicoli*		
1. Durante la marcia, il conducente deve avere la più ampia libertà di movimento per effettuare in sicurezza le manovre necessarie, anche in relazione alle caratteristiche del veicolo condotto. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 97, è vietata la conduzione di un veicolo se il conducente indossa, durante la guida, apparecchi gessati, bendature, fasciature o altri apparecchi correttivi che limitano la piena libertà di movimento.	*Art. 169* *1. In tutti i veicoli il conducente deve avere la più ampia libertà di movimento per effettuare le manovre necessarie per la guida.* *Art. 115* *1. Fatte salve le disposizioni specifiche in materia di carta di qualificazione del conducente, chi guida veicoli o conduce animali deve essere idoneo per requisiti fisici e psichici.*	**La previsione è stata introdotta per precisare un obbligo già previsto dall'art. 115 in materia di requisiti fisici.**

2. Fermo restando quanto previsto dal comma 1, sui motocicli, sui ciclomotori e sui cicli a propulsione a due ruote: a) il conducente deve avere libero uso delle braccia, delle mani e delle gambe, deve stare seduto in posizione corretta e deve reggere il manubrio con ambedue le mani, ovvero con una mano in caso di necessità per le opportune manovre o segnalazioni; b) il conducente non può procedere sollevando la ruota anteriore; c) è vietato il trasporto di minori di anni cinque; d) l'eventuale passeggero deve essere seduto in modo stabile ed equilibrato, unicamente nella posizione determinata dalle apposite attrezzature del veicolo.	*Art. 170* *1. Sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote il conducente deve avere libero uso delle braccia, delle mani e delle gambe, deve stare seduto in posizione corretta e deve reggere il manubrio con ambedue le mani, ovvero con una mano in caso di necessità per le opportune manovre o segnalazioni.* *Non deve procedere sollevando la ruota anteriore.* *1-bis. Sui veicoli di cui al comma 1 è vietato il trasporto di minori di anni cinque.* *3. Sui veicoli di cui al comma 1 l'eventuale passeggero deve essere seduto in modo stabile ed equilibrato, nella posizione determinata dalle apposite attrezzature del veicolo.*	
3. Sui ciclomotori è vietato il trasporto di altre persone oltre al conducente, se il posto per il passeggero non è espressamente indicato nel certificato di circolazione.	*Art. 170* *2. Sui ciclomotori è vietato il trasporto di altre persone oltre al conducente, salvo che il posto per il passeggero sia espressamente indicato nel certificato di circolazione* [*omissis*]	
4. Il conducente di biciclette non può trasportare altre persone se il veicolo non è appositamente costruito e attrezzato a tal fine e se le persone non partecipano alla propulsione.	*Art. 182* *5. È vietato trasportare altre persone sul velocipede a meno che lo stesso non sia appositamente costruito e attrezzato. [omissis]*	
5. Sulle biciclette a due ruote, è consentito al conducente maggiorenne il trasporto al massimo di due bambini fino a otto anni di età, purché opportunamente assicurati con attrezzature conformi alle disposizioni del regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.	*Art. 182* *5.[omissis] È consentito tuttavia al conducente maggiorenne il trasporto di un bambino fino a otto anni di età, opportunamente assicurato con le attrezzature, di cui all'articolo 68, comma 5.*	**Riformulata prevedendo la possibilità di trasporto di due bambini fino a 8 anni anziché uno, al fine**

		di adeguarla alle più moderne tecnologie
6. Sulle biciclette a quattro ruote simmetriche, appositamente costruite per il trasporto di altre persone oltre al conducente, è consentito il trasporto di un massimo di quattro persone adulte, compresi i conducenti, e di un massimo di due bambini fino a dieci anni di età.	*Art. 182* *6. I velocipedi appositamente costruiti ed omologati per il trasporto di altre persone oltre al conducente devono essere condotti, se a più di due ruote simmetriche, solo da quest'ultimo.* *7. Sui veicoli di cui al comma 6 non si possono trasportare più di quattro persone adulte compresi i conducenti; è consentito anche il trasporto contemporaneo di due bambini fino a dieci anni di età.*	
7. Sui monopattini elettrici è vietato trasportare altre persone oltre al conducente.	***LEGGE 27 dicembre 2019, n. 160*** ***Art. 1, comma 75-decies.*** *È vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo.*	**È stata inserita nel codice la disposizione oggi contenuta nell'articolo 1, comma 75-decies, della legge 27 dicembre 2019, n. 160.**
8. Salvo quanto previsto dall'articolo 111, il numero delle persone che possono essere trasportate sedute, anche in relazione all'ubicazione dei sedili, o in piedi, ove consentito, non può superare quello indicato nei documenti di circolazione.	*Art. 169* *2. Il numero delle persone che possono prendere posto sui veicoli, esclusi quelli di cui al comma 5, anche in relazione all'ubicazione dei sedili, non può superare quello indicato nella carta di circolazione.* *3. Il numero delle persone che possono prendere posto, sedute o in piedi, sugli autoveicoli e filoveicoli destinati a trasporto di persone, escluse le autovetture, nonché il carico complessivo del veicolo non possono superare i corrispondenti valori massimi indicati nella carta di circolazione; tali valori sono fissati dal regolamento in relazione ai tipi ed alle caratteristiche di detti veicoli.*	
9. Durante la marcia, i passeggeri dei veicoli a motore non possono limitare la libertà di movimento del conducente e ostacolarne la visibilità. Sui veicoli a motore, ad esclusione dei motocicli e dei ciclomotori a due ruote, il conducente e il passeggero non possono	*Art. 169* *4. Tutti i passeggeri dei veicoli a motore devono prendere posto in modo da non limitare la libertà di movimento del conducente e da non impedirgli la visibilità. Inoltre, su detti veicoli, esclusi i motocicli e i ciclomotori a due ruote,*	

determinare sporgenze dalla sagoma trasversale del veicolo.	*il conducente e il passeggero non devono determinare sporgenze dalla sagoma trasversale del veicolo.*	
10. Sui veicoli diversi da quelli appositamente costruiti per il trasporto di animali, o autorizzati ai sensi del regolamento (CE) N. 1/2005 del Consiglio del 22 dicembre 2004, è vietato il trasporto di animali da compagnia di cui al Regolamento (UE) n. 576/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio 12 giugno 2013 in condizioni da costituire impedimento o pericolo per la guida. Nelle ipotesi di cui al primo periodo, è consentito il trasporto di animali da compagnia, anche in numero superiore ad uno, se tutti gli animali sono assicurati con apposita cintura omologata, conformemente alla normativa nazionale e unionale vigente, custoditi in apposita gabbia o contenitore, ovvero sistemati nel vano posteriore al posto di guida appositamente diviso da rete o altro analogo mezzo idoneo ai sensi della normativa vigente.	*Art. 169* *6. Sui veicoli diversi da quelli autorizzati a norma dell'art. 38 del decreto del Presidente della Repubblica 8 febbraio 1954, n. 320, è vietato il trasporto di animali domestici in numero superiore a uno e comunque in condizioni da costituire impedimento o pericolo per la guida. È consentito il trasporto di soli animali domestici, anche in numero superiore, purché custoditi in apposita gabbia o contenitore o nel vano posteriore al posto di guida appositamente diviso da rete od altro analogo mezzo idoneo che, se installati in via permanente, devono essere autorizzati dal competente ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri.*	
11. Fermo restando quanto previsto dal comma 4, primo periodo, sulle biciclette, sui motocicli e sui ciclomotori a due ruote il trasporto di un animale domestico è consentito, purché sia custodito in apposita gabbia o contenitore, nel rispetto dei limiti di cui all'articolo 58, comma 5.	*Art. 170* *5. (omissis) Entro i predetti limiti, è consentito il trasporto di animali purché custoditi in apposita gabbia o contenitore.* *Art. 182* *8. Per il trasporto di oggetti e di animali si applica l'art. 170.*	
Articolo 60 *Circolazione degli animali, degli armenti e delle greggi e dei veicoli a trazione animale*		
1. Per ogni due animali da tiro, non attaccati ad un veicolo da soma o da sella, e per ogni animale indomito o pericoloso occorre almeno un conducente.	*Art. 184* *1. Per ogni due animali da tiro, quando non siano attaccati ad un veicolo, da soma o da sella, e per ogni animale*	

Il conducente mantiene costantemente il controllo degli animali e ne assicura la conduzione in modo da evitare intralcio e pericolo per la circolazione.	*indomito o pericoloso occorre almeno un conducente, il quale deve avere costantemente il controllo dei medesimi e condurli in modo da evitare intralcio e pericolo per la circolazione.*	
2. La disposizione del comma 1 si applica anche agli altri animali isolati o in piccoli gruppi che circolano su strada, ad eccezione delle strade che attraversano zone destinate al pascolo, segnalate con appositi segnali di pericolo.	*Art. 184* *2. La disposizione del comma 1 si applica anche agli altri animali isolati o in piccoli gruppi, a meno che la strada attraversi una zona destinata al pascolo, segnalata con gli appositi segnali di pericolo.*	
3. Di notte e negli ulteriori casi previsti dall'articolo 53, ad eccezione delle strade sufficientemente illuminate o interne ai centri abitati, i conducenti attivano un dispositivo di segnalazione idoneo a proiettare in orizzontale una luce arancione in tutte le direzioni ed esposto in modo tale da risultare visibile sia dalla parte anteriore che dalla parte posteriore.	*Art. 184* *3. Nelle ore e nei casi previsti dall'art.152, ad eccezione per le strade sufficientemente illuminate o interne ai centri abitati, i conducenti devono tenere acceso un dispositivo di segnalazione che proietti in orizzontale luce arancione in tutte le direzioni, esposto in modo che risulti visibile sia dalla parte anteriore che dalla parte posteriore.*	
4. Sulla parte posteriore dei veicoli a trazione animale possono essere legati non più di due animali senza obbligo di conducente e delle luci di cui al comma 3. Nei casi previsti dall'articolo 53, tali animali non possono ostacolare la visibilità delle luci del veicolo cui sono legati.	*Art. 184* *4. A tergo dei veicoli a trazione animale possono essere legati non più di due animali senza obbligo di conducente e delle luci di cui al comma 3. Tuttavia nei casi previsti dall'art. 152 tali animali non dovranno ostacolare la visibilità delle luci previste per il veicolo a cui sono legati.*	
5. Ai fini della circolazione su strada, gli armenti, le greggi e tutte le altre moltitudini di animali sono condotti da un guardiano per i gruppi fino a cinquanta unità e da almeno due guardiani negli altri casi.	*Art. 184* *5. Gli armenti, le greggi e qualsiasi altre moltitudini di animali quando circolano su strada devono essere condotti da un guardiano fino al numero di cinquanta e da non meno di due per un numero superiore.*	
6. I guardiani regolano il transito degli animali in modo da lasciare libera sulla sinistra almeno la metà della carreggiata. I guardiani frazionano e separano ad	*Art. 184* *6. I guardiani devono regolare il transito degli animali in modo che resti libera sulla sinistra almeno la metà della*	

opportuni intervalli i gruppi di animali superiori alle cinquanta unità, al fine di assicurare la regolarità della circolazione.	*carreggiata. Sono, altresì, tenuti a frazionare e separare i gruppi di animali superiori al numero di cinquanta ad opportuni intervalli al fine di assicurare la regolarità della circolazione.*	
7. Le moltitudini di animali di cui al comma 5 non possono sostare sulle strade e, di notte, sono sempre precedute e seguite da un guardiano, dotato di apposito dispositivo di segnalazione attivo, idoneo a proiettare in orizzontale una luce arancione in tutte le direzioni ed esposto in modo da risultare visibile sia dalla parte anteriore che da quella posteriore.	*Art. 184* *7. Le moltitudini di animali di cui al comma 5 non possono sostare sulle strade e, di notte, devono essere precedute da un guardiano e seguite da un altro; ambedue devono tenere acceso un dispositivo di segnalazione che proietti in orizzontale luce arancione in tutte le direzioni, esposto in modo che risulti visibile sia dalla parte anteriore che da quella posteriore.*	
8. Per la circolazione dei veicoli a trazione animale è richiesta la presenza di un conducente che non può mai abbandonare la guida durante la marcia e mantiene costantemente il controllo degli animali. Per i veicoli trainati da più di tre animali è richiesta la presenza di due conducenti.	*Art. 183* *1. Ogni veicolo a trazione animale deve essere guidato da un conducente che non deve mai abbandonare la guida durante la marcia e deve avere costantemente il controllo degli animali.* *4. I veicoli trainati da più di tre animali devono avere due conducenti.*	
9. Ad eccezione dei trasporti funebri, un veicolo adibito al trasporto di persone o di cose non può essere trainato da più di due animali, se a due ruote, o da più di quattro, se a quattro ruote.	*Art. 183* *2. Un veicolo adibito al trasporto di persone o di cose non può essere trainato da più di due animali se a due ruote o da più di quattro se a quattro ruote. Fanno eccezione i trasporti funebri.*	
10. I veicoli adibiti al trasporto di cose, quando devono superare forti pendenze o per altre comprovate necessità, possono essere trainati da un numero di animali superiore a quello indicato nel comma 9, previa autorizzazione dell'ente proprietario della strada. Nei centri abitati, l'autorizzazione è in ogni caso rilasciata dal sindaco.	*Art. 183* *3. I veicoli adibiti al trasporto di cose, quando devono superare forti pendenze o per altre comprovate necessità, possono essere trainati da un numero di animali superiore a quello indicato nel comma 2 previa autorizzazione dell'ente proprietario della strada. Nei centri abitati l'autorizzazione è rilasciata in ogni caso dal sindaco.*	

CAPO III
NORME A TUTELA DEGLI UTENTI VULNERABILI

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 61 *Comportamento dei ciclisti e dei conducenti dei veicoli in loro presenza*		
1. Nella marcia ordinaria su strada in sede stradale promiscua, i ciclisti devono rispettare le norme del presente Titolo, salvo che sia diversamente stabilito nel presente articolo.	**Nuova introduzione**	**La disposizione di raccordo serve per chiarire meglio gli obblighi cui sono tenuti i ciclisti**
2. Fermi restando i divieti previsti per particolari categorie di velocipedi, comunicati con gli appositi segnali, i velocipedi utilizzano ai fini del transito le piste loro riservate, le corsie ciclabili o le corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, laddove esistenti.	*Art. 182* *9 I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate ovvero sulle corsie ciclabili o sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento. (omissis).*	
3. Le norme previste per la circolazione sulla strada si applicano, in quanto compatibili anche alla circolazione sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili e sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile.	*Art. 182* *9. (omissis). Le norme previste dal regolamento per la circolazione sulle piste ciclabili si applicano anche alla circolazione sulle corsie ciclabili e sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile.* *Art. 377 Reg es* *6. Per la circolazione dei velocipedi sulle piste ciclabili, come definite all'articolo 3 del codice, si applicano, ove compatibili, le norme di comportamento relative alla circolazione dei veicoli.* *Art. 377 Reg Es*	**La disposizione relativa al precetto è stata opportunamente specificata riprendendo le norme di condotta ora impropriamente inserite nel regolamento di esecuzione.**

Quando le piste ciclabili si interrompono per immettersi in carreggiate a traffico veloce o attraversare le carreggiate stesse, i ciclisti effettuano le manovre con la massima cautela e prudenza, evitando improvvisi cambi di direzione e ogni altra condotta idonea a mettere a rischio l'incolumità propria o degli altri utenti della strada, nonché la sicurezza della circolazione.	*7. Ove le piste ciclabili si interrompano, immettendosi nelle carreggiate a traffico veloce o attraversino le carreggiate stesse, i ciclisti sono tenuti ad effettuare le manovre con la massima cautela evitando improvvisi cambiamenti di direzione.*	
4. Le disposizioni del comma 2 non si applicano: a) ai ciclisti sportivi che marciano ad una velocità tale da non costituire intralcio o pericolo per la circolazione; b) alla circolazione delle biciclette sulle strade urbane ciclabili, sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili.	**Nuova introduzione** *Art. 182* *1-bis. Le disposizioni del comma 1 non si applicano alla circolazione dei velocipedi sulle strade urbane ciclabili, sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili.*	**La disposizione è finalizzata a regolamentare la circolazione dei ciclisti sportivi, categoria opportunamente descritta nelle definizioni.**
5. Durante la marcia ordinaria in sede promiscua, i ciclisti conformano il proprio comportamento alle seguenti regole di condotta: a) evitano improvvisi scarti ovvero movimenti a zig-zag, che possono essere di intralcio o pericolo per i veicoli che seguono; b) nelle manovre di svolta a sinistra, quando al momento dell'attraversamento di carreggiata a più corsie per senso di marcia il traffico è particolarmente intenso e, in generale, ove lo richiedono le circostanze, effettuano la manovra di attraversamento tenendo il veicolo a mano, secondo le regole dei pedoni;	*Art. 377 Reg Es* *1 I ciclisti nella marcia ordinaria in sede promiscua devono sempre evitare improvvisi scarti, ovvero movimenti a zig-zag, che possono essere di intralcio o pericolo per i veicoli che seguono.* *2. Nel caso di attraversamento di carreggiate a traffico particolarmente intenso e, in generale, dove le circostanze lo richiedano, i ciclisti sono tenuti ad attraversare tenendo il veicolo a mano.* *Art. 40*	**La disposizione relativa al precetto è stata opportunamente specificata riprendendo le norme di condotta ora impropriamente inserite nel regolamento di esecuzione**

c) per attraversare la strada utilizzano gli attraversamenti ciclabili, ove esistenti; in assenza di attraversamenti ciclabili, possono attraversare la strada utilizzando gli attraversamenti pedonali, fermandosi in ogni caso in corrispondenza dell'attraversamento prima di impegnare la carreggiata; se sono presenti pedoni che hanno già impegnato l'attraversamento pedonale, i ciclisti attraversano conducendo il veicolo a mano, in modo da non costituire pericolo o intralcio per i pedoni;	*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.* *Art. 41* *14. Durante il periodo di accensione delle luci verde, giallo o rossa a forma di bicicletta, i ciclisti devono tenere lo stesso comportamento dei veicoli nel caso di lanterne semaforiche veicolari normali di cui rispettivamente ai commi 9, 10 e 11.* *Art. 163 reg es* *4. Le lanterne semaforiche per velocipedi vanno usate solo in corrispondenza di piste ciclabili; in assenza di tali piste vanno adottate le normali lanterne pedonali in quanto i conducenti dei velocipedi devono seguire un comportamento identico a quello dei pedoni.*	
d) nelle rotatorie delle strade urbane a più corsie, dove non esiste una corsia o una pista ciclabile, possono mantenere la marcia vicino al margine sinistro in prossimità dell'isola rotazionale, ad eccezione del tratto più prossimo all'uscita da percorrere;	**Nuova introduzione**	**La disposizione disciplina l'uso della rotatoria da parte delle biciclette al fine di aumentare la loro sicurezza**
e) segnalano tempestivamente, con il braccio, la manovra di svolta a sinistra, di svolta a destra e di fermata che intendono effettuare;	*Art. 182* *3. In ogni caso, i ciclisti devono segnalare tempestivamente, con il braccio, la manovra di svolta a sinistra, di svolta a destra e di fermata che intendono effettuare.*	
f) mantengono una visuale completamente libera sia davanti che ai lati e si pongono in condizione di compiere con la massima libertà, prontezza e facilità	*2. I ciclisti (omissis) devono essere in grado in ogni momento di vedere liberamente davanti a sé, ai due lati*	

le manovre necessarie; se non sono in grado di assicurare le condizioni di cui alla presente lettera, proseguono la marcia a piedi; g) nelle aree pedonali urbane ovvero sulle piste ciclopedonali, conducono il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, sono di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso, sono assimilati ai pedoni e soggetti al rispetto delle regole della comune diligenza e della comune prudenza; h) in assenza di lanterne semaforiche per i velocipedi, nelle intersezioni semaforizzate seguono le indicazioni semaforiche rivolte ai pedoni.	*e compiere con la massima libertà, prontezza e facilità le manovre necessarie.* *4. I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza.* *Art. 41* *15. In assenza di lanterne semaforiche per i velocipedi, i ciclisti sulle intersezioni semaforizzate devono assumere il comportamento dei pedoni.*	
6. I ciclisti, ad eccezione dei ciclisti sportivi, procedono su un'unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedono e, in ogni caso, non possono mai procedere per file parallele in numero superiore a due. Nei casi di circolazione fuori dai centri abitati e fermo restando quanto previsto dal comma 7, i ciclisti procedono sempre su un'unica fila. Nelle ipotesi di cui al secondo periodo, se uno dei ciclisti è minore di dieci anni, può procedere alla destra dell'altro conducente. Le disposizioni del presente comma non si applicano alla circolazione delle biciclette sulle strade urbane ciclabili, sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili.	Art. 182 *1. I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro.* *1-bis. Le disposizioni del comma 1 non si applicano alla circolazione dei velocipedi sulle strade urbane ciclabili, sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili.*	

7. In deroga alle disposizioni del comma 6, i ciclisti sportivi che non occupano più di una corsia e non marciano a velocità particolarmente ridotta possono marciare affiancati, in un massimo di due file, formando piccoli gruppi di non più di otto biciclette. Nelle ipotesi di cui al primo periodo, è assicurata tra due successivi gruppi di ciclisti una distanza di almeno cinquanta metri, allo scopo di consentire ai conducenti dei veicoli a motore il sorpasso in condizioni agevoli. Le disposizioni di cui al secondo periodo non si applicano agli allenamenti organizzati di cui all'articolo 67	**Nuova introduzione**	**La disposizione regola la circolazione di gruppi di ciclisti sportivi su strada per consentire loro di viaggiare affiancati e in piccoli gruppi, incrementando la loro sicurezza, in ragione della loro maggiore visibilità.**
8. Le biciclette non possono essere trainate da altro veicolo o trainare veicoli. È consentito alle biciclette il traino di rimorchi appositamente costruiti, nel rispetto delle caratteristiche e dei limiti stabiliti nell'Allegato VI.1 e nel relativo regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.	*Art. 182* *3. Ai ciclisti è vietato trainare veicoli, salvo nei casi consentiti dalle presenti norme, condurre animali e farsi trainare da altro veicolo.*	
9. È vietato condurre animali legati alla bicicletta.	*Art. 182* *3. Ai ciclisti è vietato trainare veicoli, salvo nei casi consentiti dalle presenti norme, condurre animali e farsi trainare da altro veicolo.*	
10. Le biciclette che hanno il posto a sedere con altezza dal suolo inferiore a quaranta centimetri sono segnalate con apposita bandierina, nel rispetto delle caratteristiche disciplinate dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.	**Nuova introduzione**	**La disposizione ha lo scopo di aumentare la visibilità delle handbike che per la loro ridotta altezza sono difficilmente visibili dagli altri veicoli**
11. Nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, i conducenti dei veicoli a motore ammessi alla circolazione osservano le regole generali di precedenza, prestano particolare attenzione ai ciclisti e,	*Art. 145* *4-bis. Nelle aree pedonali, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili i conducenti dei veicoli a motore ammessi alla circolazione, nel rispetto delle regole*	

se necessario, devono fermarsi, dando loro precedenza, quando essi tardino a scansarsi.	*generali della precedenza, devono prestare particolare attenzione ai pedoni e ai ciclisti.*	
12. I conducenti dei veicoli a motore danno la precedenza alle biciclette circolanti sulle corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua.	*Art. 145* *4-ter. I conducenti dei veicoli a motore devono dare la precedenza ai velocipedi circolanti sulle corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua.*	
13. Quando il traffico non è regolato da agenti o da lanterne semaforiche, i conducenti danno la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai ciclisti che transitano sugli attraversamenti ciclabili o si trovano nelle loro immediate prossimità. I conducenti che svoltano per immettersi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento ciclabile danno la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai ciclisti che transitano sull'attraversamento o si trovano nelle sue immediate prossimità.	*Art. 191* *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 per i pedoni il divieto di cui all'articolo 190, comma 4.*	**È stata introdotta, in accoglimento di una proposta presentata in sede di consultazione, una specifica disposizione a tutela dei ciclisti, ispirata alla disciplina vigente in materia di attraversamenti pedonali (articolo 191, comma 1), al fine di estendere agli attraversamenti ciclabili analoghe garanzie di sicurezza e di rafforzare la protezione degli utenti vulnerabili della strada.**
Articolo 62 *Circolazione dei monopattini elettrici*		
1. È vietato circolare con un monopattino elettrico: a) avente caratteristiche difformi da quelle stabilite nel titolo VI;	***Art. 1 legge 27 dicembre 2019, n. 160*** *co. 75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:* *a) le caratteristiche tecnico-costruttive definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;* *b) assenza di posti a sedere;*	**La disposizione inserisce nel codice le previsioni relative ai monopattini di cui alla legge 27 dicembre 2019, n. 160**

b) avente posti a sedere; c) avente motore con potenza nominale continua superiore a 0,5 kw; d) privo di segnalatore acustico funzionante; e) privo di regolatore di velocità; f) privo di marcatura CE in conformità alla normativa unionale vigente; g) privo di indicatori di svolta; h) privo di freni su una o entrambe le ruote; i) privo di contrassegno identificativo; l) con contrassegno identificativo non visibile, alterato o contraffatto;	*c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;* *d) segnalatore acustico;* *e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-quaterdecies;* *f) la marcatura 'CÈ prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.* *co. 75-bis. A decorrere dal 30 settembre 2022, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica commercializzati in Italia devono essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica già in circolazione prima di tale data devono essere adeguati alle prescrizioni del primo periodo entro il 1° gennaio 2024.* *co. 75-quater. È altresì vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica privi del contrassegno di cui al comma 75-vicies quater, con contrassegno non visibile, alterato o contraffatto ovvero privi della copertura assicurativa di cui al comma 75-vicies quinquies.* *co. 75-vicies quater. I proprietari dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica hanno l'obbligo di chiedere il rilascio di apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dall'Istituto poligrafico e Zecca dello Stato secondo le modalità previste con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, che stabilisce altresì il*	

m) privo della copertura assicurativa;	*prezzo di vendita dei contrassegni […] Il contrassegno deve essere esposto in modo visibile. […]* *co. 75-vicies quinquies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono essere posti in circolazione se non sono coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile. Si applicano le disposizioni del titolo X del codice delle assicurazioni private, di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209.*	
2. La circolazione con monopattini elettrici è soggetta al rispetto dei seguenti requisiti e norme di condotta: a) il monopattino è provvisto di luce bianca anteriore, di luce rossa posteriore e di catadiottri rossi posteriori: le luci sono accese a partire da mezz'ora dopo il tramonto, per tutto il periodo dell'oscurità, e di giorno, quanto lo richiedono le condizioni di visibilità; b) il conducente indossa il giubbotto o le bretelle retroriflettenti a partire da mezz'ora dopo il tramonto e durante tutto il periodo dell'oscurità; c) il conducente ha compiuto quattordici anni di età;	***Art. 1 legge 27 dicembre 2019, n. 160*** *co. 75-sexies. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare su strada pubblica solo se provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini elettrici sono altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi.* *co. 75-septies. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità, il conducente del monopattino a propulsione prevalentemente elettrica deve circolare indossando il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.* *co. 75-octies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo*	

	da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.	
d) il conducente indossa il casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate;	*co. 75-novies. I conducenti dei monopattini hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.*	
e) non è consentito trasportare altre persone, oggetti o animali, o farsi trainare da altro veicolo;	*co. 75-decies. È vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo.*	
f) non è consentita la circolazione sui marciapiedi e sui passaggi pedonali; g) non è consentito circolare contromano;	*co. 75-undecies. È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano.*	
h) il conducente durante la marcia deve avere libero uso delle braccia e delle mani; i) il conducente regge il manubrio con entrambe le mani;	*co. 75-duodecies. I conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che sia necessario segnalare la manovra di svolta sui mezzi privi di indicatori di direzione.*	
l) è consentito circolare sulle strade destinate alla circolazione delle biciclette, ad eccezione di quelle extraurbane, ovvero sulle strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h; m) è consentito superare il limite di velocità di 6 km/h nelle aree pedonali o di 20 km/h nelle altre strade;	*co. 75-terdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare solo su strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h.* *co. 75-quaterdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di 20 km/h in*	**La disposizione in materia di circolazione dei monopattini, ripresa dalla normativa vigente, è stata tuttavia riformulata nell'ottica di chiarire – in aderenza alle modifiche**

n) è necessario comunicare la variazione di residenza o di sede del proprietario.	*tutti gli altri casi di circolazione di cui al comma 75-terdecies.* *co. 75-vicies quater. Il proprietario ha l'obbligo di comunicare il cambiamento della residenza o della sede secondo le disposizioni dell'articolo 97, comma 3-bis, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, in quanto compatibili*	**apportate dalla legge n. 177 del 2024 – che la stessa è ammessa in tutte le aree ciclopedonali, pedonali e, comunque, destinate alla circolazione dei velocipedi nonché sulle strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h. La modifica è stata finalizzata semplicemente ad escludere la possibilità di circolazione nelle strade extraurbane per evidenti, ineludibili esigenze di sicurezza della circolazione degli stessi conducenti, possibilità consentita prima delle modifiche apportate a mezzo della citata legge.** **Erano pervenute, infatti, richieste di chiarimento finalizzate a superare un'interpretazione meramente letterale e asistemica che faceva discendere da tale novella anche un divieto di circolazione nelle aree ove è consentita la circolazione dei velocipedi: interpretazione che risulterebbe illogica ed**

		errata, in quanto non tiene conto del dato normativo chiaro - enunciato dalla stessa disposizione di cui al comma 75-quinquies dell'articolo 1 della legge n.160 del 2019 - ai sensi del quale i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sono equiparati ai velocipedi. Peraltro, laddove il legislatore ha voluto precisare il divieto di circolazione lo ha fatto espressamente, tant'è che il comma 75-undecies del medesimo articolo 1 vieta la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi, ove è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei medesimi mezzi. **Si richiama, infine, anche la disposizione inserita nel comma 75-quaterdecies del citato articolo 1, laddove si precisa che "I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite di velocità di 6 km/h**

		quando circolano nelle aree pedonali".
3. È vietato lasciare i monopattini elettrici in sosta sui marciapiedi, salvo che nelle aree di sosta riservate, individuate dai comuni e indicate con apposita segnaletica ai sensi dell'articolo 25, comma 3.	***Art. 1 legge 27 dicembre 2019, n. 160*** *co. 75-quinquiesdecies. È vietata la sosta dei monopattini sul marciapiede. I comuni, a condizione che il marciapiede, per dimensione e caratteristiche, lo consenta, possono individuare con ordinanza aree di sosta riservate ai monopattini anche sul marciapiede, purché nella parte rimanente dello stesso sia assicurata la regolare e sicura circolazione dei pedoni e delle persone con disabilità.*	
4. Salvo che nelle strade urbane ciclabili, sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili, è vietato circolare con monopattini elettrici: a) affiancati ad altri monopattini elettrici in numero superiore a due; b) affiancati ad altro monopattino elettrico quando le condizioni della circolazione non lo consentono.	*Art. 182* *1. I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro.* *1-bis. Le disposizioni del comma 1 non si applicano alla circolazione dei velocipedi sulle strade urbane ciclabili, sugli itinerari ciclopedonali e nelle zone ciclabili.*	**La disposizione introdotta deriva dalla riformulazione delle previsioni stabilite per la circolazione delle biciclette.**
5. È vietato circolare con i monopattini elettrici quando per le condizioni della circolazione sono di intralcio o pericolo per i pedoni. Nelle ipotesi di cui al primo periodo, i monopattini elettrici sono condotti a mano.	*Art. 182* *4. I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza.*	**v. nota comma 4**
6. È vietato condurre monopattini elettrici in sede promiscua eseguendo scatti improvvisi o movimenti a zig-zag.	*Art. 377 Reg Es* *1. I ciclisti nella marcia ordinaria in sede promiscua devono sempre evitare improvvisi scarti, ovvero movimenti a zig-zag, che possono essere di intralcio o pericolo per i veicoli che seguono.*	**La disposizione introdotta deriva dalla riformulazione delle previsioni stabilite dal regolamento per la circolazione delle biciclette**

		allo scopo di rendere possibile l'applicazione di sanzioni per questi comportamenti altamente pericolosi
7. È vietato attraversare la carreggiata con i monopattini elettrici quando il traffico è particolarmente inteso o in ogni altro caso in cui le circostanze non lo consentono in condizioni di sicurezza. Nelle ipotesi di cui al primo periodo, il monopattino elettrico è condotto a mano.	*Art. 377 Reg Es* *2. Nel caso di attraversamento di carreggiate a traffico particolarmente intenso e, in generale, dove le circostanze lo richiedano, i ciclisti sono tenuti ad attraversare tenendo il veicolo a mano.*	**v. nota comma 6**
8. Per la circolazione su piste ciclabili, i conducenti eseguono le manovre con la massima cautela, evitando improvvisi cambiamenti di direzione quando la pista ciclabile si interrompe, il veicolo si immette nelle carreggiate a più corsie per senso di marcia o attraversa la carreggiata.	*Art. 377 Reg Es* *7. Ove le piste ciclabili si interrompano, immettendosi nelle carreggiate a traffico veloce o attraversino le carreggiate stesse, i ciclisti sono tenuti ad effettuare le manovre con la massima cautela evitando improvvisi cambiamenti di direzione.*	**v. nota comma 6**
Articolo 63 *Circolazione dei dispositivi di micromobilità*		
1. È vietato circolare con dispositivi di micromobilità individuale in luoghi diversi dalle aree individuate dai Comuni in conformità alle direttive adottate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con il decreto di cui al primo periodo sono, altresì, definite le caratteristiche tecniche dei dispositivi di cui al primo periodo.	**Articolo 14 legge 25 novembre 2024, n. 177** 2**.** Chiunque circola con un dispositivo di micromobilità elettrica, diverso dai monopattini, avente caratteristiche tecniche e costruttive non conformi a quelle definite con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ovvero fuori dell'ambito territoriale della sperimentazione di cui al medesimo decreto, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma (*omissis*).	
Articolo 64 *Comportamento dei pedoni e dei conducenti dei veicoli in loro presenza*		
1. I pedoni utilizzano ai fini della circolazione i marciapiedi, le banchine, i viali e gli altri spazi predisposti per il transito pedonale. Quando tali spazi	Art. 190 *1. I pedoni devono circolare sui marciapiedi, sulle banchine, sui viali e sugli altri spazi per essi*	

mancano, sono ingombri, interrotti o insufficienti, possono circolare esclusivamente: a) nel senso opposto a quello di marcia dei veicoli, sulle carreggiate a due sensi di marcia; b) sul margine destro rispetto alla direzione di marcia dei veicoli, sulle carreggiate a senso unico di circolazione; c) quando l'illuminazione della strada è presente solo su un margine della carreggiata, lungo il margine illuminato.	*predisposti; qualora questi manchino, siano ingombri, interrotti o insufficienti, devono circolare sul margine della carreggiata opposto al senso di marcia dei veicoli in modo da causare il minimo intralcio possibile alla circolazione. Fuori dei centri abitati i pedoni hanno l'obbligo di circolare in senso opposto a quello di marcia dei veicoli sulle carreggiate a due sensi di marcia e sul margine destro rispetto alla direzione di marcia dei veicoli quando si tratti di carreggiata a senso unico di circolazione. [omissis]* **Nuova introduzione**	**La previsione chiarisce il comportamento che devono tenere i pedoni in presenza di illuminazione su un solo margine della strada**
2. Di notte, i pedoni che circolano sulla carreggiata di strade prive di illuminazione pubblica procedono allineati al margine della medesima carreggiata, uno dietro l'altro.	Art. 190 *1. [omissis] Da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere, ai pedoni che circolano sulla carreggiata di strade esterne ai centri abitati, prive di illuminazione pubblica, è fatto obbligo di marciare su unica fila.*	
3. I pedoni non possono sostare o indugiare sulla carreggiata, salvo i casi di necessità. È altresì vietato ai pedoni sostare in gruppo sui marciapiedi, sulle banchine o presso gli attraversamenti pedonali, nonché causare intralcio al transito normale degli altri pedoni.	Art. 190 *4. È vietato ai pedoni sostare o indugiare sulla carreggiata, salvo i casi di necessità; è, altresì, vietato, sostando in gruppo sui marciapiedi, sulle banchine o presso gli attraversamenti pedonali, causare intralcio al transito normale degli altri pedoni.*	
4. Le macchine destinate all'uso di bambini possono circolare soltanto sulle parti della strada riservate ai	Art. 190 *7. Le macchine per uso di bambini o di persone invalide, anche se asservite da motore, con le*	

pedoni, con le limitazioni stabilite dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.	*limitazioni di cui all'articolo 46, possono circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni, secondo le modalità stabilite dagli enti proprietari delle strade.*	
5. Per attraversare la carreggiata, i pedoni utilizzano gli attraversamenti pedonali, i sottopassaggi e i soprappassaggi. I pedoni possono attraversare la carreggiata fuori dagli attraversamenti solo quando questi non esistono o distano più di cento metri dal punto di attraversamento.	Art. 190 *2. I pedoni, per attraversare la carreggiata, devono servirsi degli attraversamenti pedonali, dei sottopassaggi e dei soprapassaggi.* *Quando questi non esistono, o distano più di cento metri dal punto di attraversamento, i pedoni possono attraversare la carreggiata solo in senso perpendicolare, con l'attenzione necessaria ad evitare situazioni di pericolo per sé o per altri.*	
6. Quando percorrono gli attraversamenti pedonali, i pedoni prestano la massima attenzione al fine di evitare sinistri ovvero situazioni di pericolo per sé o per gli altri utenti della strada. Durante l'attraversamento pedonale, i pedoni: a) si astengono dal compiere movimenti repentini o imprevedibili ovvero cambi di traiettoria di marcia, fatte salve le situazioni di necessità; b) prima di iniziare l'attraversamento, si fermano e verificano che i conducenti dei veicoli che sopraggiungono li abbiano visti e si fermino per dare loro la precedenza.	**Nuova introduzione**	**La previsione chiarisce ulteriori obblighi per i pedoni che attraversano al fine di incrementare la loro sicurezza.** **La disposizione è conforme agli indirizzi giurisprudenziali in materia. Al riguardo si ricorda che la Corte di Cassazione ha stabilito che in materia di responsabilità civile da sinistri derivanti dalla circolazione stradale, in caso di investimento di pedone la responsabilità del conducente è esclusa quando risulti provato che non vi era, da parte di**

		quest'ultimo, alcuna possibilità di prevenire l'evento, situazione ricorrente allorché il pedone abbia tenuto una condotta imprevedibile ed anormale, sicché l'automobilista si sia trovato nell'oggettiva impossibilità di avvistarlo e comunque di osservarne tempestivamente i movimenti. (Cass. civ., Sez. III, 08/10/2019, n. 25027)
7. I pedoni che si accingono ad attraversare la carreggiata in zona sprovvista di attraversamenti pedonali prestano particolare attenzione al traffico veicolare prima di iniziare l'attraversamento, scegliendo il momento più favorevole per eseguirlo. Essi si fermano per dare la precedenza ai conducenti dei veicoli in transito sulla strada e attraversano la carreggiata solo in senso perpendicolare. Si applicano le disposizioni del comma 6, lettera a).	*Art. 190* *5. I pedoni che si accingono ad attraversare la carreggiata in zona sprovvista di attraversamenti pedonali devono dare la precedenza ai conducenti.*	**Parziale riformulazione dell'art. 190 comma 5 anche alla luce della giurisprudenza richiamata nel punto precedente.**
8. Ai pedoni è vietato l'attraversamento della carreggiata: a) diagonalmente nelle aree delle intersezioni; b) nelle rotatorie, nelle intersezioni, nelle piazze o nei larghi al di fuori degli attraversamenti pedonali, laddove esistenti, anche se sono a distanza superiore a quella indicata nel comma 5; c) passando anteriormente agli autobus, filoveicoli e tram in sosta alle fermate;	*Art. 190* *3. È vietato ai pedoni attraversare diagonalmente le intersezioni;* *è inoltre vietato attraversare le piazze e i larghi al di fuori degli attraversamenti pedonali, qualora esistano, anche se sono a distanza superiore a quella indicata nel comma 2.* *6. È vietato ai pedoni effettuare l'attraversamento stradale passando anteriormente agli autobus, filoveicoli e tram in sosta alle fermate.*	**Inserito anche il riferimento alle rotatorie.**

d) fuori dai centri abitati, in prossimità o corrispondenza di curve o dossi; e) di corsa o senza fermarsi, se si immettono sulla carreggiata passando tra veicoli in sosta, tra veicoli incolonnati o in presenza di altri oggetti che limitano la visuale; f) sulle strade a carreggiate separate da barriere, al di fuori degli attraversamenti pedonali anche se a distanza superiore a quella indicata nel comma 5; g) sulle strade in cui è vietata la circolazione dei pedoni.	**Nuova introduzione** **Nuova introduzione** **Nuova introduzione** **Nuova introduzione**	**Le disposizioni introdotte mirano ad una maggiore tutela del pedone prescrivendo nuovi divieti di attraversamento in situazioni in cui vi è maggior rischio.**
9. Per la circolazione sulla carreggiata fuori dai centri abitati di notte, in assenza di pubblica illuminazione, e negli altri casi indicati dall'articolo 53, i pedoni si rendono visibili utilizzando, alternativamente: a) il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui all'articolo 73, comma 7; b) un dispositivo di segnalazione idoneo a proiettare in orizzontale una luce arancione in tutte le direzioni o un qualunque altro adeguato dispositivo di illuminazione.	**Nuova introduzione**	**La disposizione, che mutua quella oggi prevista in caso di veicolo in avaria (art. 162, comma 4-ter), mira ad aumentare la sicurezza dei pedoni attraverso una maggiore visibilità**
10. La circolazione mediante tavole, pattini o altri acceleratori di andatura è vietata sulla carreggiata delle strade, sulle piste ciclabili, sui marciapiedi e in tutti gli altri spazi destinati ai pedoni.	*Art. 190* *8. La circolazione mediante tavole, pattini od altri acceleratori di andatura è vietata sulla carreggiata delle strade.* *9. (omissis). Sugli spazi riservati ai pedoni è vietato usare tavole, pattini od altri acceleratori di andatura che possano creare situazioni di pericolo per gli altri utenti.*	
11. Durante la marcia e le manovre, i conducenti dei veicoli adeguano la propria condotta alle esigenze di	*Art. 191*	

sicurezza dei pedoni che circolano sulla carreggiata o ai margini della medesima. I conducenti operano con la massima diligenza nel prevenire situazioni prevedibili di rischio associate a comportamenti inattesi di bambini o di anziani che si trovano sulla carreggiata o che la attraversano.	*3. I conducenti (...) devono comunque prevenire situazioni di pericolo che possano derivare da comportamenti scorretti o maldestri di bambini o di anziani, quando sia ragionevole prevederli in relazione alla situazione di fatto.*	
12. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti danno 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 immettersi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale danno la precedenza, rallentando gradualmente e fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento o si trovano nelle sue immediate prossimità.	*Art. 191* *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 per i pedoni il divieto di cui all'articolo 190, comma 4.*	
13. Sulle strade sprovviste di attraversamenti pedonali i conducenti consentono sempre al pedone che ha già iniziato l'attraversamento, impegnando la carreggiata, di raggiungere il lato opposto in condizioni di sicurezza.	*Art. 191* *2. Sulle strade sprovviste di attraversamenti pedonali i conducenti devono consentire al pedone, che abbia già iniziato l'attraversamento impegnando la carreggiata, di raggiungere il lato opposto in condizioni di sicurezza.*	
14. I conducenti si fermano in ogni caso quando una persona invalida con ridotte capacità motorie, che utilizza un ausilio per la mobilità o un cane guida, o che è altrimenti riconoscibile, attraversa la carreggiata o si accinge ad attraversarla.	*Art. 191* *3. I conducenti devono fermarsi quando una persona invalida con ridotte capacità motorie o su carrozzella, o munita di bastone bianco, o accompagnata da cane guida, o munita di bastone bianco-rosso in caso di persona sordo-cieca, o comunque altrimenti riconoscibile, attraversa la carreggiata o si accinge ad attraversarla (omissis)*	

15. Nelle aree pedonali e nel rispetto delle regole generali di precedenza, i conducenti dei veicoli a motore ammessi alla circolazione prestano particolare attenzione ai pedoni e, se necessario, si fermano, dando loro precedenza, se i medesimi tardano a scansarsi.	*Art. 145* *4-bis. Nelle aree pedonali, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili i conducenti dei veicoli a motore ammessi alla circolazione, nel rispetto delle regole generali della precedenza, devono prestare particolare attenzione ai pedoni e ai ciclisti.*	
16. È vietata la circolazione di pedoni e animali sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, ad eccezione delle aree di servizio e di sosta. In tali aree, gli animali possono circolare solo se debitamente custoditi. Lungo le corsie di emergenza è consentito il transito dei pedoni solo per raggiungere i punti per le richieste di soccorso.	*Art. 175* *6. È vietata la circolazione di pedoni e animali, eccezion fatta per le aree di servizio e le aree di sosta. In tali aree gli animali possono circolare solo se debitamente custoditi. Lungo le corsie di emergenza è consentito il transito dei pedoni solo per raggiungere i punti per le richieste di soccorso.*	
17. Le norme del presente articolo non si applicano agli organi di polizia stradale, agli ausiliari del traffico e a tutte le persone che effettuano lavori sulle strade. Nelle ipotesi di cui al presente comma, si applicano le disposizioni vigenti in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro.	*Art. 176* *15 Il personale in servizio sulle autostrade e loro pertinenze è esonerato, in caso di effettive esigenze di servizio e con l'adozione di opportune cautele, dall'osservanza del divieto di circolazione per i pedoni.*	**La disposizione vigente è stata riformulata ai fini di una specifica individuazione della deroga.**
Articolo 65 Tutela delle persone con disabilità		
1. Le persone con disabilità in possesso dei requisiti di cui al comma 2 hanno titolo al rilascio del contrassegno europeo di parcheggio (EPC) di cui all'articolo 12, comma 1, lettera c), dell'allegato I.1. Ai titolari del contrassegno di cui al primo periodo è consentita la circolazione e la sosta anche sulle strade ove è stata sospesa o limitata la circolazione per motivi di sicurezza pubblica, di pubblico interesse o per esigenze di carattere militare, ovvero dove, per qualsiasi ragione, sono stati stabiliti obblighi o divieti di	***Art. 11 DPR 24.7.1996 n. 503*** *1. Alle persone detentrici del contrassegno di cui all'art. 12 viene consentita, dalle autorità competenti, la circolazione e la sosta del veicolo al loro specifico servizio, purché ciò non costituisca grave intralcio al traffico, nel caso di sospensione o limitazione della circolazione per motivi di sicurezza pubblica, di pubblico interesse o per esigenze di carattere militare, ovvero quando siano stati stabiliti obblighi o divieti di carattere permanente o temporaneo, oppure quando sia stata vietata o limitata la sosta.*	

carattere permanente o temporaneo, oppure dove è vietata o limitata la sosta, purché ciò non costituisca intralcio al traffico o pericolo per l'utente stesso. L'autorizzazione rilasciata da Stati con i quali sono in vigore specifici accordi di reciprocità, conformemente ai modelli previsti dai medesimi accordi, è considerata, ai fini di cui al presente articolo, equivalente al contrassegno di cui al presente articolo. L'uso del contrassegno EPC può essere subordinato all'osservanza di eventuali motivate condizioni e cautele.	*2. Le facilitazioni possono essere subordinate alla osservanza di eventuali motivate condizioni e cautele.*	
2. Il contrassegno di cui al comma 1 è rilasciato ai soggetti in possesso di almeno uno dei seguenti requisiti: a) capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta, condizione di disabilità psichica o intellettiva o compromissione agli arti superiori che preclude un'autonoma e completa mobilità, accertata dall'ufficio medico-legale dell'Azienda Sanitaria Locale di appartenenza o dall'Unità di valutazione di base di cui all'articolo 4 della legge 5 febbraio 1992, n. 104; b) cecità totale o parziale o condizione di ipovisione grave di cui agli articoli 2, 3 e 4 della legge 3 aprile 2001, n. 138.	*Art. 381 reg. es* *2. Per la circolazione e la sosta dei veicoli a servizio delle persone invalide con capacità di deambulazione impedita, o sensibilmente ridotta, il comune rilascia apposita autorizzazione in deroga, previo specifico accertamento sanitario. L'autorizzazione è resa nota mediante l'apposito contrassegno invalidi denominato: "contrassegno di parcheggio per disabili" conforme al modello previsto dalla raccomandazione n. 98/376/CE del Consiglio dell'Unione europea del 4 giugno 1998 di cui alla figura V.4. Il contrassegno è strettamente personale, non è vincolato ad uno specifico veicolo ed ha valore su tutto il territorio nazionale. (omissis)* *3. Per il rilascio della autorizzazione di cui al comma 2, l'interessato deve presentare domanda al sindaco del comune di residenza, nella quale, oltre a dichiarare sotto la propria responsabilità i dati personali e gli elementi oggettivi che giustificano la richiesta, deve presentare la certificazione medica rilasciata dall'ufficio medico-legale dell'Azienda Sanitaria Locale di appartenenza, dalla quale risulta che nella visita*	

	medica è stato espressamente accertato che la persona per la quale viene chiesta l'autorizzazione ha effettiva capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta. L'autorizzazione ha validità 5 anni. Il rinnovo avviene con la presentazione del certificato del medico curante che confermi il persistere delle condizioni sanitarie che hanno dato luogo al rilascio. ***Art. 12 DPR 24.7.1996 n. 503*** *1. Alle persone con capacità di deambulazione sensibilmente ridotta è rilasciato dai comuni, a seguito di apposita documentata istanza, lo speciale contrassegno di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, che deve essere apposto sulla parte anteriore del veicolo.* *2. Il contrassegno è valido per tutto il territorio nazionale.* *3. La normativa di cui al presente articolo si intende estesa anche alla categoria dei non vedenti.*	
3. Il contrassegno EPC è rilasciato per un periodo di dieci anni e la sua validità è in ogni caso subordinata alla permanenza dei requisiti di cui al comma 2.		
4. I titolari del contrassegno di cui al comma 1 hanno diritto di usufruire, durante la circolazione e la sosta dei veicoli al loro servizio, delle strutture costruite per consentire o agevolare la loro mobilità che gli enti proprietari o gestori della strada devono allestire e mantenere sempre in efficienza. Fuori dai casi previsti dal codice penale e dai divieti espressamente previsti dal presente codice, sono vietate le condotte che ostacolano o limitano la libera e completa fruizione delle strutture di cui al primo periodo.	*Art. 188* *1. Per la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide gli enti proprietari della strada sono tenuti ad allestire e mantenere apposite strutture, nonché la segnaletica necessaria, per consentire ed agevolare la mobilità di esse, secondo quanto stabilito nel regolamento.* *2. I soggetti legittimati ad usufruire delle strutture di cui al comma 1 sono autorizzati dal sindaco del comune di residenza nei casi e con limiti determinati dal regolamento e con le formalità nel medesimo indicate.*	

5. Ai veicoli condotti o al servizio delle persone di cui al comma 1, sono sempre consentite, se il titolare del contrassegno EPC si trova a bordo del veicolo: a) la circolazione e la sosta nelle zone a traffico limitato e nelle aree pedonali urbane e nelle zone ciclabili; b) la circolazione o la sosta nelle aree soggette a limitazioni e sospensioni per motivi di tutela ambientale; c) la marcia lungo i percorsi preferenziali o le strade o le corsie preferenziali riservata ai mezzi di trasporto pubblico collettivo, compresi i taxi; d) la sosta senza limitazioni temporali nelle aree di sosta o di parcheggio a tempo determinato; e) anche ove sono presenti stalli riservati ai soggetti disabili, la sosta gratuita nelle aree di sosta tariffata o nei parcheggi a pagamento, in concessione o a uso pubblico; f) la circolazione gratuita nelle ZTL a pagamento.	***Art. 11 DPR 24.7.1996 n. 503*** *1. Alle persone detentrici del contrassegno di cui all'art. 12 viene consentita, dalle autorità competenti, la circolazione e la sosta del veicolo al loro specifico servizio, purché ciò non costituisca grave intralcio al traffico, nel caso di sospensione o limitazione della circolazione per motivi di sicurezza pubblica, di pubblico interesse o per esigenze di carattere militare, ovvero quando siano stati stabiliti obblighi o divieti di carattere permanente o temporaneo, oppure quando sia stata vietata o limitata la sosta.* *3. La circolazione e la sosta sono consentite nelle "zone a traffico limitato" e "nelle aree pedonali urbane", così come definite dall'art. 3 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, (...).* *4. Per i percorsi preferenziali o le corsie preferenziali riservati oltre che ai mezzi di trasporto pubblico collettivo anche ai taxi, la circolazione deve intendersi consentita anche ai veicoli al servizio di persone invalide detentrici dello speciale contrassegno di cui all'art. 12.* *Art. 188* *3 I veicoli al servizio di persone invalide autorizzate a norma del comma 2 non sono tenuti all'obbligo del rispetto dei limiti di tempo se lasciati in sosta nelle aree di parcheggio a tempo determinato.* *3-bis. Ai veicoli al servizio di persone con disabilità titolari del contrassegno speciale ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del regolamento, fermi restando gli stalli ad essi riservati, è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento.*	**La precisazione inserita alla lettera e) consente l'intervento delle autorità competenti nei casi di occupazione abusiva degli stalli riservati ai titolari di EPC, all'interno di aree destinate a parcheggio di aeroporti, centri commerciali, supermercati**

6. I dispostivi di supporto per la mobilità e le macchine utilizzate da persone con disabilità di cui all'articolo 189, comma 2, lettera b), anche se asservite da motore, possono circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni. Possono, altresì, circolare sui percorsi ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali, nonché, se asservite da motore, sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile e sulle strade urbane ciclabili, salvo diversa segnalazione.	*Art. 190* *7. Le macchine per uso di bambini o di persone invalide, anche se asservite da motore, con le limitazioni di cui all'articolo 46, possono circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni, secondo le modalità stabilite dagli enti proprietari delle strade ai sensi degli articoli 6 e 7. Le macchine per uso di persone con disabilità possono, altresì, circolare sui percorsi ciclabili e sugli itinerari ciclopedonali, nonché, se asservite da motore, sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili, sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile e sulle strade urbane ciclabili.*	
7. Quando non è possibile la circolazione nei luoghi indicati dal comma 6, i dispositivi o le macchine per persone con disabilità possono circolare sulla carreggiata solo se a servizio di titolari dello speciale contrassegno di cui al comma 1. Di notte e negli altri casi di cui all'articolo 53, durante la circolazione sulla carreggiata, tali macchine sono rese visibili attraverso dispositivi di segnalazione visiva. Durante la circolazione sulla carreggiata e per la dotazione e l'impiego dei dispositivi di segnalazione visiva, si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni che regolano la circolazione delle biciclette.	**Nuova introduzione**	**La disposizione disciplina la circolazione delle macchine per disabili sulla carreggiata al fine di non applicare agli stessi le norme riservate ai pedoni come previsto dalla normativa vigente.**
8. Al fine di usufruire delle agevolazioni previste dal presente articolo, lo speciale contrassegno di cui al comma 1 è esposto in originale sul veicolo condotto o al servizio della persona che ne ha titolo ed è utilizzato nel rispetto delle condizioni e dei limiti indicati nell'autorizzazione.	*Art. 381 reg es* *2. (...) In caso di utilizzazione, lo stesso deve essere esposto, in originale, nella parte anteriore del veicolo, in modo che sia chiaramente visibile per i controlli. (...)* *Art. 188* *4. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2*	**La disposizione è stata riformulata per differenziare gli obblighi a seconda che si tratti di sosta o di altre agevolazioni inerenti alla circolazione.**

Tale obbligo non si applica nei casi di adesione alla Piattaforma di cui al terzo periodo. Per l'accesso alle agevolazioni previste dal presente articolo, il titolare del contrassegno può effettuare la registrazione sulla Piattaforma Unica Nazionale Informatica dei Contrassegni Unici di cui all'articolo 1, comma 489, della legge 30 dicembre 2018, n. 145. I Comuni aderiscono alla Piattaforma di cui al terzo periodo entro il termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente codice. I Comuni che violano le disposizioni di cui al terzo periodo non possono utilizzare i dispositivi per l'accertamento a distanza delle violazioni di cui all'articolo 139, comma 1, lettere b) e i).	*o ne faccia uso improprio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)* *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 (omissis)* **Nuova introduzione**	**La finalità di tale disposizione è quella di rendere effettiva l'adesione dei Comuni alla Piattaforma (che fino a questo momento risulta scarsamente popolata). Al fine, peraltro, di rendere cogente l'obbligo, si prevede che in caso di inottemperanza i Comuni non possono accertare da remoto le violazioni relative a sosta riservata e ZTL (fattispecie tipicamente dedicate ai disabili).**
9. In caso di controllo, il conducente del veicolo che espone il contrassegno EPC o che è registrato sulla piattaforma di cui al comma 8, se diverso dal titolare del contrassegno stesso, è tenuto a dimostrare, per usufruire delle relative agevolazioni, che la	**Nuova introduzione**	**La disposizione è stata inserita a seguito di proposta pervenuta in sede di consultazione per sanzionare l'uso abusivo del EPC.**

circolazione del veicolo è svolta esclusivamente per le esigenze di trasporto del titolare del medesimo contrassegno.		
10. Al fine di promuovere prassi attuative uniformi a livello nazionale sul rilascio del contrassegno EPC, il Ministero della salute, di concerto con i Ministeri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti e con l'Autorità politica in materia di disabilità, con apposite linee guida individua criteri omogenei di riconoscimento dei requisiti medico legali di cui al comma 2.	**Nuova introduzione**	
Articolo 66 *Tutela delle donne in stato di gravidanza e delle persone che accompagnano bambini di età inferiore a 2 anni*		
1. Nei casi e nel rispetto delle modalità e delle caratteristiche stabiliti nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, i veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di bambini di età non superiore a due anni che espongono lo speciale contrassegno rilasciato dal comune di residenza beneficiano a titolo gratuito degli spazi riservati per la sosta, laddove previsti dagli enti proprietari per consentire ed agevolare la mobilità di tali soggetti e indicati mediante apposita segnaletica. Gli utenti di cui al primo periodo possono inoltre: a) sostare senza limitazioni temporali nelle aree di sosta o di parcheggio a tempo determinato;	*Art. 188-bis* *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.*	

b) fermi restando gli stalli riservati, sostare gratuitamente nelle aree di sosta tariffata o nei parcheggi a pagamento.		
2. Il conducente del veicolo che beneficia delle agevolazioni di cui al comma 1 è tenuto a: a) esporre il contrassegno, in originale se cartaceo, rendendolo chiaramente visibile per i controlli; b) rispettare, in ogni caso, le condizioni e i limiti indicati nell'autorizzazione; c) dimostrare che la circolazione del veicolo è svolta nell'immediato ed effettivo servizio del titolare del contrassegno.	*Art. 188-bis* *3. Chiunque usufruisce delle strutture di cui al comma 1, senza avere l'autorizzazione prescritta dal comma 2 o ne fa uso improprio è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)* *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 (omissis).*	
3. In caso di controllo, il conducente del veicolo che espone il contrassegno è tenuto a dimostrare che la sosta agevolata è svolta esclusivamente per le esigenze di trasferimento della donna in stato di gravidanza o del bambino.	**Nuova introduzione**	**La disposizione è stata inserita a seguito di proposta pervenuta in sede di consultazione per sanzionare l'uso abusivo del contrassegno.**

CAPO IV
REGOLE INDIVIDUALI DI COMPORTAMENTO PER LA TUTELA DELL'INCOLUMITA' DEL SINGOLO E DELLA COLLETTIVITA'

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE

Articolo 67 *Competizioni sportive su strada*		
1. Sulla strada e nelle relative pertinenze i soggetti di cui al titolo VII, nel rispetto delle relative modalità, possono organizzare, promuovere, dirigere, agevolare competizioni atletiche ovvero competizioni sportive con biciclette previa comunicazione del programma, delle modalità di svolgimento e del numero dei partecipanti.	*Art. 9* *1. Sulle strade ed aree pubbliche sono permesse le competizioni sportive con veicoli o animali e quelle atletiche, nei limiti e alle condizioni previsti dalla legge. Al fine di garantire la sicurezza pubblica e il buon funzionamento del servizio di trasporto pubblico nonché del traffico ordinario, le competizioni sportive con veicoli o animali e quelle atletiche devono essere autorizzate. L'autorizzazione è rilasciata dal comune in cui devono avere luogo le gare atletiche o ciclistiche e le gare con animali o con veicoli a trazione animale. Essa è rilasciata dalla regione o dalla provincia autonoma di Trento o di Bolzano per le gare atletiche o ciclistiche e per le gare con animali o con veicoli a trazione animale che interessano più comuni. Per le gare atletiche o ciclistiche e per le gare con animali o con veicoli a trazione animale che interessano il territorio di più regioni, l'autorizzazione è rilasciata dalla regione o dalla provincia autonoma del luogo di partenza, d'intesa con le altre regioni interessate, che devono rilasciare il nulla osta entro il termine di venti giorni antecedenti alla data di effettuazione della gara. (omissis) Nelle autorizzazioni sono precisate le prescrizioni alle quali le gare sono subordinate. Qualora, per i diversi interessi pubblici coinvolti, sia necessario acquisire le autorizzazioni di più enti, può essere indetta una conferenza di servizi ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241.*	**È stata eliminata l'autorizzazione, in quanto alla luce dell'ultima modifica dell'art. 9, che ha reso le competizioni consentite e non più vietate, non è più necessario ottenere uno specifico provvedimento dall'autorità competente che si limita ora ad impartire eventuali prescrizioni.**
2. È consentito organizzare, promuovere, dirigere, agevolare competizioni sportive con veicoli a motore, con animali o con veicoli a trazione animale soltanto previa autorizzazione ai sensi dell'articolo 372.	*Art. 9* *1. (omissis) Per le gare con veicoli a motore l'autorizzazione è rilasciata, sentite le federazioni nazionali sportive competenti e dandone tempestiva informazione all'autorità di pubblica sicurezza: dalla*	**Il regime autorizzativo è stato mantenuto per le competizioni con veicoli a motore o con animali**

	regione o dalla provincia autonoma di Trento o di Bolzano per le strade che costituiscono la rete di interesse nazionale; dalla regione per le strade regionali; dalle province e dalle città metropolitane per le strade provinciali; dai comuni per le strade comunali. (omissis) *3. Per le autorizzazioni relative alle competizioni motoristiche i promotori devono richiedere il nulla osta per la loro effettuazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, allegando il preventivo parere del C.O.N.I. Per consentire la formulazione del programma delle competizioni da svolgere nel corso dell'anno, qualora venga riconosciuto il carattere sportivo delle stesse e non si creino gravi limitazioni al servizio di trasporto pubblico, nonché al traffico ordinario, i promotori devono avanzare le loro richieste entro il trentuno dicembre dell'anno precedente. Il preventivo parere del C.O.N.I. non è richiesto per le manifestazioni di regolarità a cui partecipano i veicoli di cui all'articolo 60, purché la velocità imposta sia per tutto il percorso inferiore a 40 km/h e la manifestazione sia organizzata in conformità alle norme tecnico sportive della federazione di competenza*	
3. Chiunque organizza, promuove, dirige o agevola le competizioni di cui ai commi 1 e 2 è responsabile dello svolgimento della manifestazione in conformità alle prescrizioni adottate dalle competenti autorità, secondo le disposizioni del titolo VII.	*Art. 9* *9. Chiunque non ottemperi agli obblighi, divieti o limitazioni a cui il presente articolo subordina l'effettuazione di una competizione sportiva, e risultanti dalla relativa autorizzazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da €* *87 a € 344, se si tratta di competizione sportiva atletica, ciclistica o con animali, ovvero di una somma da € 173 a € 694, se si tratta di competizione sportiva con veicoli a motore. […]*	

4. Chiunque partecipa alle competizioni di cui ai commi 1 e 2 è tenuto a rispettare le prescrizioni di cui al comma 3, nonché quelle eventualmente imposte dagli organizzatori.	**Nuova introduzione**	**La disposizione introduce una violazione specifica a carico dei partecipanti che, nel testo vigente rispondevano in concorso con organizzatori, promotori ecc, alle medesime violazioni**
5. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 48, gli utenti della strada, in occasione del transito dei concorrenti di una competizione sportiva di cui ai commi 1 e 2, sono tenuti a rispettare le prescrizioni imposte in attuazione dei provvedimenti di sospensione temporanea della circolazione adottati secondo le disposizioni del titolo VII.	*Art. 9* *9. […] In caso di violazione del provvedimento di sospensione temporanea della circolazione di cui al comma 7-bis, si applicano le sanzioni amministrative previste dall'articolo 6, comma 12*	
Articolo 68 *Norme per la protezione dei conducenti di biciclette, cicli a propulsione, ciclomotori e motocicli*		
1. Durante la marcia, i conducenti e le persone trasportate dei cicli a propulsione indossano e mantengono regolarmente allacciato un casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate.	**Nuova introduzione**	**La disposizione introduce l'obbligo del casco per i conducenti e i trasportati dei cicli a propulsione e per i minori di quattordici anni trasportati o conducenti di biciclette, al fine di accrescerne la sicurezza e ridurre il rischio di lesioni in caso di incidente.**
2. Durante la circolazione fuori dai centri abitati di notte, negli altri casi indicati dall'articolo 53 e nelle	*Art. 182*	

gallerie, i conducenti di biciclette e cicli a propulsione indossano il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui all'articolo 73, comma 7. Il giubbotto o le bretelle possono essere sostituiti da inserti rifrangenti dell'abbigliamento purché idonei a garantire gli stessi requisiti di alta visibilità.	*9-bis. Il conducente di velocipede che circola fuori dai centri abitati da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e il conducente di velocipede che circola nelle gallerie hanno l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162.*	
3. Durante la marcia, i conducenti di ciclomotori e motoveicoli e le persone trasportate indossano e tengono regolarmente allacciato un casco protettivo conforme ai tipi omologati ai sensi dei regolamenti emanati dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite - Commissione economica per l'Europa e della normativa europea.	*Art. 171* *1. Durante la marcia, ai conducenti e agli eventuali passeggeri di ciclomotori e motoveicoli è fatto obbligo di indossare e di tenere regolarmente allacciato un casco protettivo conforme ai tipi omologati, in conformità con i regolamenti emanati dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite - Commissione economica per l'Europa e con la normativa comunitaria.*	
4. Durante la marcia sulle autostrade, i conducenti di motoveicoli e le persone trasportate utilizzano adeguate protezioni per la schiena e per le mani, le cui caratteristiche sono stabilite con apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	**Nuova introduzione**	**La previsione è volta ad incrementare la sicurezza dei motociclisti che percorrono strade con limiti di velocità più elevati**
5. Le disposizioni di cui ai commi 1, 2, 3 e 4 non si applicano ai conducenti e ai passeggeri di: a) biciclette e cicli a propulsione a tre o quattro ruote; b) ciclomotori e motoveicoli a tre o a quattro ruote dotati di carrozzeria chiusa; c) ciclomotori e motocicli a due o a tre ruote dotati di cellula di sicurezza a prova di crash, nonché di sistemi di ritenuta e di dispositivi atti a garantire l'utilizzo del veicolo in condizioni di sicurezza.	*Art. 171* *1-bis. Sono esenti dall'obbligo di cui al comma 1 i conducenti e i passeggeri:* *a) di ciclomotori e motoveicoli a tre o a quattro ruote dotati di carrozzeria chiusa;* *b) di ciclomotori e motocicli a due o a tre ruote dotati di cellula di sicurezza a prova di crash, nonché di sistemi di ritenuta e di dispositivi atti a garantire l'utilizzo del veicolo in condizioni di sicurezza, secondo le disposizioni del regolamento*	**La previsione vigente è stata modificata introducendo analoga esenzione per i cicli a propulsione e per le biciclette a tre o a quattro ruote.**

6. Del mancato uso del casco o dei dispostivi di protezione del passeggero, quando previsti, risponde in ogni caso anche il conducente.	*Art. 171* *2. (omissis). Quando il mancato uso del casco riguarda un trasportato, della violazione risponde anche il conducente.*	
Articolo 69 *Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta e sicurezza per bambini*		
1. Il conducente e i passeggeri dei veicoli della categoria L6e ed L7e dotati di carrozzeria chiusa e dei veicoli delle categorie M1, N1, N2 e N3, muniti di cintura di sicurezza, hanno l'obbligo di utilizzare il predetto dispositivo in qualsiasi situazione di marcia.	*Art. 172* *1. Il conducente e i passeggeri dei veicoli della categoria L6e, dotati di carrozzeria chiusa, di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera f), del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, e dei veicoli delle categorie M1, N1, N2 e N3, di cui all'articolo 47, comma 2, del presente codice, muniti di cintura di sicurezza, hanno l'obbligo di utilizzarle in qualsiasi situazione di marcia. (omissis).*	**Inserito l'obbligo di utilizzo delle cinture di sicurezza anche per i quadricicli non leggeri, al fine di ridurre le conseguenze lesive dei sinistri stradali.**
2. In deroga alle disposizioni di cui al comma 1, i bambini di statura inferiore a 1,50 m sono assicurati al sedile con un sistema di ritenuta per bambini, adeguato al loro peso, di tipo omologato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, conformemente ai regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite o alle equivalenti direttive europee.	*Art. 172* *1. (Omissis). I bambini di statura inferiore a 1,50 m devono essere assicurati al sedile con un sistema di ritenuta per bambini, adeguato al loro peso, di tipo omologato secondo le normative stabilite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, conformemente ai regolamenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite o alle equivalenti direttive comunitarie.*	
3. I bambini non possono essere trasportati utilizzando il dispositivo di cui al comma 2 rivolto in avanti su un sedile passeggeri protetto da airbag frontale, a meno che l'airbag medesimo non sia stato disattivato.	*Art. 172* *5. I bambini non possono essere trasportati utilizzando un seggiolino di sicurezza rivolto all'indietro su un sedile passeggeri protetto da airbag frontale, a meno che l'airbag medesimo non sia stato disattivato anche in maniera automatica adeguata.*	

4. I bambini di statura non superiore a 1,50 metri, quando viaggiano negli autoveicoli per il trasporto di persone in servizio taxi o negli autoveicoli adibiti al noleggio con conducente, possono non essere assicurati al sedile con il dispositivo di cui al comma 2 se non occupano un sedile anteriore e sono accompagnati da almeno un passeggero di età non inferiore ai sedici anni.	*Art. 172* *4.I bambini di statura non superiore a 1,50 m, quando viaggiano negli autoveicoli per il trasporto di persone in servizio pubblico di piazza o negli autoveicoli adibiti al noleggio con conducente, possono non essere assicurati al sedile con un sistema di ritenuta per bambini, a condizione che non occupino un sedile anteriore e siano accompagnati da almeno un passeggero di età non inferiore ad anni sedici.*	
5. I conducenti dei veicoli delle categorie M1, N1, N2 e N3 immatricolati in Italia, o immatricolati all'estero e condotti da residenti in Italia, quando trasportano un bambino di età inferiore a quattro anni assicurato al sedile con il dispositivo di cui al comma 2, utilizzano apposito dispositivo di allarme volto a prevenire l'abbandono del bambino, conforme alle specifiche tecnico-costruttive e funzionali stabilite con apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	*Art. 172* *1-bis Il conducente dei veicoli delle categorie M1, N1, N2 e N3 immatricolati in Italia, o immatricolati all'estero e condotti da residenti in Italia, quando trasporta un bambino di età inferiore a quattro anni assicurato al sedile con il sistema di ritenuta di cui al comma 1, ha l'obbligo di utilizzare apposito dispositivo di allarme volto a prevenire l'abbandono del bambino, rispondente alle specifiche tecnico-costruttive e funzionali stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.* *[DM 02/10/2019 n. 122]*	
6. È vietato modificare, alterare o manomettere le cinture di sicurezza o i dispostivi per bambini per limitarne, modificarne o comunque alterarne il funzionamento ovvero indossare le cinture in modo non corretto. È vietato l'impiego di dispositivi atti a limitare o escludere gli allarmi relativi al mancato utilizzo delle cinture di sicurezza di cui il veicolo è dotato.	*Art. 172* *11. Chiunque, pur facendo uso dei dispositivi di ritenuta, ne altera od ostacola il normale funzionamento degli stessi è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).*	**La disposizione specifica e amplia il contenuto dell'articolo 172, vietando espressamente l'impiego di dispositivi diretti a disattivare o eludere i sistemi di allarme del veicolo, al fine di rafforzare l'effettività delle norme di sicurezza e**

		contrastare comportamenti idonei a ridurne l'efficacia.
7. Sui veicoli delle categorie M2 ed M3: a) il conducente e i passeggeri che occupano i sedili delle file più avanzate utilizzano le cinture di sicurezza, se il veicolo ne è dotato; b) tutti gli altri occupanti, di età superiore a tre anni, utilizzano, quando sono seduti, le cinture di sicurezza di cui i veicoli stessi sono provvisti; c) i bambini fino a tre anni di età sono assicurati con il dispositivo di cui al comma 2 soltanto se presente e nei limiti della disponibilità; d) tutti i passeggeri sono informati dell'obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza, quando sono seduti e il veicolo è in movimento, mediante cartelli o pittogrammi conformi al modello previsto dalla normativa europea vigente, apposti in modo ben visibile su ogni sedile. L'informazione di cui al primo periodo può essere fornita verbalmente dal conducente, dal verificatore o accertatore, dalla persona designata come capogruppo, ovvero mediante sistemi audiovisivi.	Art. 172 *6. Tutti gli occupanti, di età superiore a tre anni, dei veicoli in circolazione delle categorie M2 ed M3 devono utilizzare, quando sono seduti, i sistemi di sicurezza di cui i veicoli stessi sono provvisti. […]* *6. […] I bambini devono essere assicurati con sistemi di ritenuta per bambini, eventualmente presenti sui veicoli delle categorie M2 ed M3, solo se di tipo omologato secondo quanto previsto al comma 1.* *7. I passeggeri dei veicoli delle categorie M2 ed M3 devono essere informati dell'obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza, quando sono seduti ed il veicolo è in movimento, mediante cartelli o pittogrammi, conformi al modello figurante nell'allegato alla direttiva 2003/20/CE, apposti in modo ben visibile su ogni sedile. Inoltre, la suddetta informazione può essere fornita dal conducente, dal bigliettaio, dalla persona designata come capogruppo o mediante sistemi audiovisivi quale il video.*	
8. Sono esonerati dall'utilizzo delle cinture di sicurezza e del dispositivo di cui al comma 2: a) gli appartenenti alle forze di polizia e ai corpi di polizia municipale e provinciale durante l'espletamento di un servizio di emergenza;	*Art. 172* *8. Sono esentati dall'obbligo di uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini:* *a) gli appartenenti alle forze di polizia e ai corpi di polizia municipale e provinciale nell'espletamento di un servizio di emergenza;*	

b) gli altri organi di polizia stradale e gli ausiliari di polizia stradale, durante l'espletamento di servizi che non consentono l'uso delle cinture e dei dispositivi, quando ricorrono situazioni o condizioni di emergenza;	**Nuova introduzione**	**La disposizione introduce una deroga per gli altri organi di polizia stradale e gli ausiliari per ragioni di uguaglianza in considerazione delle nuove funzioni attribuite a tali soggetti.**
c) i conducenti e gli addetti dei veicoli del servizio antincendio e sanitario in caso di intervento di emergenza;	*b) i conducenti e gli addetti dei veicoli del servizio antincendio e sanitario in caso di intervento di emergenza;*	
d) gli addetti dei veicoli del servizio antincendio e sanitario durante l'espletamento di servizi che non consentono l'uso delle cinture e degli altri dispositivi di ritenuta, anche al di fuori dei casi di intervento in emergenza;	**Nuova introduzione**	**La disposizione introduce una deroga per i sanitari e gli addetti ai servizi antincendio che, per prestare assistenza agli infermi che necessitano di assistenza continuativa o per specifiche attrezzature che indossano, non possono utilizzare correttamente le cinture di sicurezza.**
e) i conducenti dei veicoli con allestimenti specifici per la raccolta e per il trasporto di rifiuti e dei veicoli ad uso speciale, quando sono impiegati in	*b-bis) i conducenti dei veicoli con allestimenti specifici per la raccolta e per il trasporto di rifiuti e dei veicoli ad uso speciale, quando sono impiegati in attività di igiene*	

attività di igiene ambientale nell'ambito dei centri abitati, comprese le zone industriali e artigianali; f) gli appartenenti ai servizi di vigilanza privati regolarmente riconosciuti che effettuano scorte nell'espletamento del servizio; g) gli istruttori di guida quando svolgono le funzioni di istruzione; h) le persone che risultano, sulla base di certificazione rilasciata dalle competenti autorità sanitarie territoriali o dalle competenti autorità di altro Stato membro dell'Unione europea, affette da patologie particolari o che presentano condizioni fisiche ostative all'uso dei dispositivi di ritenuta. Sulla certificazione di cui al primo periodo sono riportati la durata di validità, il simbolo previsto dalla normativa europea vigente. La predetta certificazione è esibita su richiesta degli organi di polizia stradale;	*ambientale nell'ambito dei centri abitati, comprese le zone industriali e artigianali;* *c) gli appartenenti ai servizi di vigilanza privati regolarmente riconosciuti che effettuano scorte;* *d) gli istruttori di guida quando esplicano le funzioni previste dall'articolo 122, comma 2;* *e) le persone che risultino, sulla base di certificazione rilasciata dalla unità sanitaria locale o dalle competenti autorità di altro Stato membro delle Comunità europee, affette da patologie particolari o che presentino condizioni fisiche che costituiscono controindicazione specifica all'uso dei dispositivi di ritenuta. Tale certificazione deve indicare la durata di validità, deve recare il simbolo previsto nell'articolo 5 della direttiva 91/671/CEE e deve essere esibita su richiesta degli organi di polizia di cui all'articolo 12;*	
i) le persone di statura inferiore a 1,50 metri per le quali non è possibile l'uso di dispositivi di ritenuta per bambini, se non occupano un sedile anteriore;	**Nuova introduzione**	**La disposizione è finalizzata a precisare che l'obbligo non vale per le persone di statura inferiore a 1,50 che, per ragioni di peso, non possono utilizzare il seggiolino e, di conseguenza, indossare correttamente le cinture di sicurezza.**
l) le donne in stato di gravidanza, sulla base della certificazione rilasciata dal ginecologo curante	*f) le donne in stato di gravidanza sulla base della certificazione rilasciata dal ginecologo curante che*	

idonea a comprovare particolari condizioni di rischio connesse all'uso delle cinture di sicurezza;	*comprovi condizioni di rischio particolari conseguenti all'uso delle cinture di sicurezza;*	
m) i passeggeri dei veicoli M2 ed M3 autorizzati al trasporto di passeggeri in piedi e adibiti al trasporto locale, durante la circolazione in zona urbana;	*g) i passeggeri dei veicoli M2 ed M3 autorizzati al trasporto di passeggeri in piedi ed adibiti al trasporto locale e che circolano in zona urbana;*	
n) gli appartenenti alle forze armate nell'espletamento di attività istituzionali nelle situazioni di emergenza;	*h) gli appartenenti alle forze armate nell'espletamento di attività istituzionali nelle situazioni di emergenza.*	
o) i bambini trasportati sui veicoli di cui alle lettere a), b), c) e n), quando non è disponibile il dispositivo di cui al comma 2.	**Nuova introduzione**	**La disposizione introduce una deroga in caso di trasporto di bambini, anche al di fuori delle situazioni di emergenza, sui veicoli degli organi di polizia stradale, antincendio e ambulanze.**
9. Il conducente del veicolo verifica la persistente efficienza dei dispositivi di cui al presente articolo. Quando il mancato uso di cinture o dispositivi di cui ai commi 2 o 5 riguarda il minore, della violazione risponde il conducente ovvero, se presente sul veicolo al momento del fatto, chi è tenuto alla sorveglianza del minore stesso. Sul rispetto dell'obbligo di cui al comma 7, lettere b) e c), vigila il soggetto che riveste il ruolo di accompagnatore.	*Art. 172* *2. Il conducente del veicolo è tenuto ad assicurarsi della persistente efficienza dei dispositivi di cui al comma 1.* *10. Chiunque non fa uso dei dispositivi di ritenuta, cioè delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini, o del dispositivo di allarme di cui al comma 1-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis). Quando il mancato uso riguarda il minore, della violazione risponde il conducente ovvero, se presente sul veicolo al momento del fatto, chi è tenuto alla sorveglianza del minore stesso. (omissis)*	**La norma è stata integrata per prevedere che sugli autobus la vigilanza sull'uso delle cinture da parte del minore spetti all'accompagnatore e non al conducente.**
Articolo 70 *Distrazione e uso di dispositivi di comunicazione*		

1. Durante la marcia è vietato al conducente di veicoli o di animali: a) usare apparecchi radio, radiotelefonici, telefoni che comportano, anche solo temporaneamente, l'allontanamento delle mani dal volante; b) usare o consultare smartphone, computer portatili, notebook, tablet; c) usare cuffie sonore.	*Art. 173* *2. È 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, (omissis).*	**La norma è stata integrata con la previsione di divieti specifici su azioni diverse dall'uso come, ad esempio, la sola visione.**
2. In deroga al divieto di cui al comma 1, è consentito l'uso di apparecchi o dispositivi a viva voce o dotati di auricolare che permettono al conducente adeguate capacità uditive da entrambe le orecchie e non richiedono, per il loro funzionamento, l'uso delle mani.	*Art. 173* *2. (omissis) È 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.*	
3. È vietato alterare i sistemi di intrattenimento audiovisivo del veicolo per consentire la riproduzione di contenuti video.	**Nuova introduzione**	**La disposizione introduce un divieto per sanzionare la condotta di chi utilizza appositi dispositivi o sistemi (molto diffusi) che consentono la riproduzione di filmati sugli schermi dei veicoli, bypassando i blocchi del costruttore.**
4. Le disposizioni di cui al comma 2 non si applicano ai conducenti dei veicoli di cui all'articolo 34, agli organi di polizia stradale, di cui all'articolo 27, e agli ausiliari di polizia stradale, di cui all'articolo 28, durante l'espletamento dei servizi d'istituto o delle attività di competenza.	*Art. 172* *2. (Omissis) fatta eccezione per i conducenti dei veicoli delle forze armate e dei Corpi di cui all'articolo 138, comma 11, e di polizia.*	**Tra i soggetti che fruiscono della deroga sono stati inseriti anche gli ausiliari di polizia stradale in ragione delle nuove funzioni attribuite.**
5. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche a chi svolge le funzioni di istruttore durante le	**Nuova introduzione**	**La disposizione è volta a garantire che gli obblighi finalizzati a prevenire le**

esercitazioni di guida e gli esami per il conseguimento della patente.		**distrazioni alla guida si applichino anche all'istruttore durante le esercitazioni di guida e gli esami**
Articolo 71 *Uso di alcol durante la guida*		
1. È vietato guidare dopo aver assunto bevande alcoliche e sotto l'influenza di queste per i conducenti: a) di età inferiore a ventuno anni e per i soggetti privi di patente perché mai conseguita; b) nei primi tre anni dal conseguimento della patente di guida di categoria B; c) che esercitano professionalmente l'attività di trasporto di persone; d) che esercitano professionalmente l'attività di trasporto di cose; e) di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t; f) di autoveicoli trainanti un rimorchio con una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t; g) di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone con numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, superiore a otto; h) di autoarticolati e di autosnodati per il trasporto di persone, indipendentemente dalla loro massa complessiva; i) di veicoli nella disponibilità degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27, degli ausiliari di	*Art. 186-bis* *1. È vietato guidare dopo aver assunto bevande alcoliche e sotto l'influenza di queste per:* *a) i conducenti di età inferiore a ventuno anni e i conducenti nei primi tre anni dal conseguimento della patente di guida di categoria B;* *b) i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone, di cui agli articoli 85, 86 e 87;* *c) i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di cose, di cui agli articoli 88, 89 e 90;* *d) i conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, nonché di autoarticolati e di autosnodati.* **Nuova introduzione**	**La disposizione serve a colmare una lacuna**

polizia stradale di cui all'articolo 28, nonché dei veicoli antincendio e di soccorso sanitario.		**presente nel testo vigente che non appariva coerente con i principi di sicurezza stradale in considerazione dello specifico servizio che svolgono gli operatori di polizia, dei servizi antincendio e di soccorso sanitario.**
2. É vietato guidare in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche. Si considera in stato di ebbrezza il conducente che, in base al valore della concentrazione di alcol nell'aria alveolare espirata o in campioni di sangue intero, presenta una concentrazione alcolemica superiore a 0,50 grammi di alcool per litro di sangue. Quando non è possibile effettuare un accertamento della concentrazione alcolemica, si considera in stato di ebbrezza il conducente che riporta sintomi inequivocabilmente riconducibili a tale stato di alterazione psicofisica.	*Art. 186* *1. È vietato guidare in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche.* *6. Qualora dall'accertamento di cui ai commi 4 o 5 risulti un valore corrispondente ad un tasso alcoolemico superiore a 0,5 grammi per litro (g/l), l'interessato è considerato in stato di ebbrezza ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 2.* ***Nuova introduzione***	**La disposizione riprende e riformula un inciso ora contenuto nel comma 4 dell'articolo 186 del d.lgs. n. 285/1992 alla luce della giurisprudenza della Cassazione secondo cui *il giudice di merito può trarre il proprio convincimento in ordine alla sussistenza dello stato di ebbrezza dalla presenza***

		di adeguati elementi obiettivi e sintomatici, quali lo stato comatoso e di alterazione riconducibile ad un uso assai elevato di bevande alcoliche – certamente superiore alla soglia di 1,50 g/I - per come evincibile dalla riscontrata presenza di un forte odore acre di alcol, no nonché dalla assoluta incapacità del soggetto di controllare l'autoveicolo in marcia e di rispondere alle domande rivoltegli dagli agenti di P.G.
3. Il conducente di età inferiore a diciotto anni, per il quale è stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a zero e non superiore a 0,5 grammi per litro, non può conseguire la patente di guida di categoria B prima del compimento del diciannovesimo anno di età. Il conducente di età inferiore a diciotto anni, per il quale è stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,5 grammi per litro, non può conseguire la patente di guida di categoria B prima del compimento del ventunesimo anno di età.	*Art. 186-bis* *7 Il conducente di età inferiore a diciotto anni, per il quale sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0 (zero) e non superiore a 0,5 grammi per litro (g/l), non può conseguire la patente di guida di categoria B prima del compimento del diciannovesimo anno di età. Il conducente di età inferiore a diciotto anni, per il quale sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,5 grammi per litro (g/l), non può conseguire la patente di guida di categoria B prima del compimento del ventunesimo anno di età.*	
Articolo 72		

Assicurazione obbligatoria a tutela degli utenti della strada		
1. I veicoli di cui all'articolo 1, comma 1, lettera rrr), del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, non possono circolare su strada senza la copertura assicurativa in conformità alle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi.	*Art. 193* *1. I veicoli di cui all'articolo 1, comma 1, lettera rrr), del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, non possono essere posti in circolazione sulla strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi. Anche quando il veicolo è, a qualsiasi titolo, nella legittima disponibilità di altra persona fisica o giuridica, il proprietario ha l'onere di verificare che il veicolo stesso non sia posto in circolazione senza la copertura assicurativa di cui al primo periodo.*	
2. Il proprietario del veicolo, anche quando il medesimo è, a qualsiasi titolo, nella legittima disponibilità di altra persona fisica o giuridica, ha l'onere di verificare che il veicolo non sia posto in circolazione senza la copertura assicurativa di cui al comma 1.	*Art. 193* *I veicoli di cui all'articolo 1, comma 1, lettera rrr), del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, non possono essere posti in circolazione sulla strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi. Anche quando il veicolo è, a qualsiasi titolo, nella legittima disponibilità di altra persona fisica o giuridica, il proprietario ha l'onere di verificare che il veicolo stesso non sia posto in circolazione senza la copertura assicurativa di cui al primo periodo.*	
3. Ai fini della determinazione dell'obbligo assicurativo di cui al presente articolo, si applicano le disposizioni di cui agli articoli 122 e 122-bis del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209.	**Nuova introduzione**	**La disposizione chiarisce che l'obbligo assicurativo deve essere individuato applicando le regole previste dal Codice delle assicurazioni private, assicurando il**

		coordinamento tra le due discipline.
4. Ai veicoli iscritti nel registro di cui all'articolo 81, comma 3, non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 125, comma 7, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209. Ai predetti veicoli si applicano le disposizioni di cui al comma 3. L'iscrizione nel registro di cui all'articolo 81, comma 3, è subordinata all'attestazione della validità e idoneità della copertura assicurativa rilasciata ai sensi del secondo periodo.	**Nuova introduzione**	**La disposizione è volta a garantire che, una volta registrato in Italia, il veicolo sia coperto da una polizza stipulata con un'impresa autorizzata ad operare nel territorio nazionale, assicurando l'effettiva applicazione della disciplina assicurativa italiana e la tutela dei terzi danneggiati.**

CAPO V

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

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 73 *Comportamento in caso di ingombro della carreggiata per avaria, perdita di carico e traino di fortuna dei veicoli in avaria*		
1. Al di fuori dei casi di cui all'articolo 74, nei casi di ingombro della carreggiata per avaria del veicolo, per caduta del carico o per qualsiasi altra causa, il conducente, al fine di evitare ogni pericolo per il	*Art. 161* *1. Nel caso di ingombro della carreggiata per avaria del veicolo, per caduta del carico o per qualsiasi altra causa, il conducente, al fine di evitare ogni pericolo per il*	

traffico, rende sollecitamente libero il transito provvedendo, ove possibile, a rimuovere l'ingombro e a spingere il veicolo fuori della carreggiata ovvero a collocarlo sul margine destro della carreggiata e parallelamente al relativo asse.	*traffico sopraggiungente, deve sollecitamente rendere libero per quanto possibile il transito provvedendo a rimuovere l'ingombro e a spingere il veicolo fuori della carreggiata o, se ciò non è possibile, a collocarlo sul margine destro della carreggiata e parallelamente all'asse di essa.*	
2. Nei casi, anche accidentali, di caduta del carico o di oggetti ovvero di spargimento di materie viscide, infiammabili o comunque idonee a creare pericolo o intralcio alla circolazione, il conducente o qualsiasi altro soggetto obbligato adotta immediatamente le cautele necessarie per rendere sicura la circolazione e libero il transito.	*Art. 161* *2. Chiunque non abbia potuto evitare la caduta o lo spargimento di materie viscide, infiammabili o comunque atte a creare pericolo o intralcio alla circolazione deve provvedere immediatamente ad adottare le cautele necessarie per rendere sicura la circolazione e libero il transito.*	
3. Nei casi di cui ai commi 1 e 2, il conducente ovvero i passeggeri maggiorenni, se il conducente è impossibilitato, provvedono tempestivamente a: a) informare l'ente proprietario della strada o l'organo di polizia più vicino; b) segnalare la presenza del pericolo o dell'intralcio agli altri utenti mediante: 1) il segnale di pericolo cui al comma 6, se il veicolo ne è dotato; 2) in mancanza del segnale di pericolo, con altri mezzi idonei; in tali ipotesi, le segnalazioni del pericolo o dell'intralcio sono effettuate posizionandosi fuori dalla carreggiata ad adeguata distanza, tenuto conto della velocità dei veicoli e delle caratteristiche della strada, in modo da consentire ai veicoli in transito di rallentare e di arrestarsi in tempo utile e senza pericolo per la sicurezza della circolazione; si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del comma 6, lettere a) e c);	*Art. 161* *3. Nei casi previsti dal presente articolo, l'utente deve provvedere a segnalare il pericolo o l'intralcio agli utenti mediante il segnale di cui al comma 1 o in mancanza con altri mezzi idonei, nonché informare l'ente proprietario della strada od un organo di polizia.* *4. Qualora il veicolo non sia dotato dell'apposito segnale mobile di pericolo, il conducente deve provvedere in altro modo a presegnalare efficacemente l'ostacolo.* *Art. 356 Reg Es* *2. Le cautele necessarie da adottare immediatamente per evitare pericolo alla circolazione quando si verifichi la caduta di sostanze viscide, infiammabili o comunque pericolose, consistono in:* *a) presegnalamento della zona pericolosa mediante il segnale previsto dall'articolo 162 del codice, posto, se necessario, anche in mezzo alla carreggiata;* *b) segnali manuali di avviso, eseguiti dal conducente o da un suo incaricato, al fine di impedire il transito, sulla*	

3) adoperarsi, a proprie spese, per la rimozione delle sostanze, degli oggetti o delle materie pericolose cadute e per ripristinare l'aderenza sul piano viabile mediante spargimento di sabbia, terra, segatura o altro materiale idoneo.	*zona pericolosa, dei veicoli sopraggiungenti dalla parte ove non è stato posto il segnale;* *c) rimozione delle sostanze pericolose cadute o, quanto meno, ripristino dell'aderenza sul piano viabile mediante spargimento di sabbia, terra, segatura o altro idoneo materiale.*	
4. Fuori dei casi di cui ai commi 1, 2 e 3, e fermi restando gli obblighi ed i divieti di cui all'articolo 57, i veicoli, esclusi i monopattini elettrici, le biciclette, i cicli a propulsione, i ciclomotori a due ruote e i motocicli che, per qualsiasi motivo, sono costretti a stazionare sulla carreggiata fuori dei centri abitati sono presegnalati con il segnale mobile di pericolo, di cui al comma 6, in dotazione al veicolo quando ricorrono le seguenti condizioni:	*Art. 162* *1. Fatti salvi gli obblighi di cui all'art. 152, fuori dei centri abitati i veicoli, esclusi i velocipedi, i ciclomotori a due ruote e i motocicli, che per qualsiasi motivo siano fermi sulla carreggiata, di notte quando manchino o siano inefficienti le luci posteriori di posizione o di emergenza e, in ogni caso, anche di giorno, quando non possono essere scorti a sufficiente distanza da coloro che sopraggiungono da tergo, devono essere presegnalati con il segnale mobile di pericolo, di cui i veicoli devono essere dotati. Il segnale deve essere collocato alla distanza prevista dal regolamento.* *Art. 357 Reg Es* *1. Tutti i veicoli indicati dall'articolo 162, comma 1, del codice, fermi su una carreggiata fuori dei centri abitati, ed ogni carico accidentalmente caduto su di essa, devono essere presegnalati, quando si verifichino le seguenti circostanze:*	
a) di notte, quando mancano o sono inefficienti le luci posteriori di posizione o non è possibile la segnalazione luminosa di pericolo; b) di giorno, quando non possono essere visti o non sono nettamente visibili a una distanza di 100 metri dal conducente di un veicolo che proviene da dietro.	*b) di notte, per il veicolo, quando manchino o siano insufficienti le luci posteriori di posizione o di emergenza, situate sul veicolo, ovvero in ogni caso di caduta del carico dal veicolo stesso.* *a) di giorno, quando il veicolo od il carico non siano nettamente visibili a una distanza di 100 m da parte del conducente di un veicolo sopraggiungente da tergo;*	

5. Se il veicolo non è dotato dell'apposito segnale mobile di pericolo di cui al comma 6, il conducente, o altro soggetto da lui incaricato, provvede in altro modo a presegnalare efficacemente il veicolo. Si applicano le disposizioni del comma 3, lettera b), punto 2).	*Art. 162* *4. Qualora il veicolo non sia dotato dell'apposito segnale mobile di pericolo, il conducente deve provvedere in altro modo a presegnalare efficacemente l'ostacolo.*	
6. Il segnale mobile di pericolo, conforme alle caratteristiche indicate nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, è collocato a cura del conducente o di una persona da lui incaricata nel rispetto delle seguenti modalità: a) è sistemato sulla pavimentazione stradale, dietro al veicolo o all'ostacolo da presegnalare, ad una distanza longitudinale di almeno 50 metri, tale da renderlo pienamente visibile in ogni circostanza da una distanza di almeno 100 metri ai conducenti dei veicoli in transito. In caso di intersezione a distanza inferiore a 50 metri, il segnale è collocato nella posizione più idonea per essere avvistato; b) è posizionato sulla corsia occupata dal veicolo fermo o dall'ostacolo, ad una distanza non inferiore a un metro dal bordo esterno della carreggiata, con la superficie rifrangente rivolta verso i veicoli che sopraggiungono; c) è mantenuto in posizione per tutto il tempo in cui il veicolo o l'ingombro si trovano sulla carreggiata ed è tempestivamente rimosso al momento della cessazione dello stazionamento in sosta o, comunque, dell'ingombro.	*Art. 162* *2. Il segnale mobile di pericolo è di forma triangolare, rivestito di materiale retroriflettente e munito di un apposito sostegno che ne consenta l'appoggio sul piano stradale in posizione pressoché verticale in modo da garantirne la visibilità.* *Art. 357 Reg Es* *2. Nelle ipotesi in cui, ai sensi del comma 1, è imposto il presegnalamento, l'utente deve porre il segnale sulla pavimentazione stradale, dietro al veicolo od all'ostacolo da presegnalare, ad una distanza longitudinale di almeno 50 m, tale che in ogni circostanza, esso possa essere pienamente visibile, ad una distanza di 100 m, dai conducenti dei veicoli sopraggiungenti. Nel caso di intersezione a distanza inferiore ai 50 m, il segnale va collocato nella posizione più idonea per essere avvistato.* *3. Il segnale deve essere situato sulla corsia occupata dal veicolo fermo o dall'ostacolo ad una distanza non inferiore ad 1 m dal bordo esterno della carreggiata con la superficie rifrangente rivolta verso i veicoli che sopraggiungono.* *4. L'utente deve aver cura di togliere il segnale al momento della cessazione della sosta o, comunque, dell'ingombro.*	**Seppure previste dal regolamento vigente, le norme di comportamento riprendono in norma primaria le pertinenti disposizioni regolamentari per rendere il precetto chiaro e tassativo, in ragione delle conseguenze sanzionatorie che ne discendono.**

7. Nei casi di cui ai commi 1, 2, 3 e 4 è vietato al conducente e ai passeggeri circolare su strada senza avere indossato giubbotto o bretelle retroriflettenti ad alta visibilità conformi alle caratteristiche individuate con provvedimento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Le disposizioni di cui al primo periodo si applicano anche se il veicolo si trova sulle corsie di emergenza o sulle aree di sosta. Durante le operazioni di apposizione del segnale mobile di pericolo, sono sempre utilizzati dispositivi retroriflettenti di protezione individuale per rendere visibile il soggetto che opera.	*Art. 162* *4-bis. Nei casi indicati al comma 1 durante le operazioni di presegnalazione con il segnale mobile di pericolo devono essere utilizzati dispositivi retroriflettenti di protezione individuale per rendere visibile il soggetto che opera. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le caratteristiche tecniche e le modalità di approvazione di tali dispositivi.* *4-ter. A decorrere dal 1 aprile 2004, nei casi indicati al comma 1 è fatto divieto al conducente di scendere dal veicolo e circolare sulla strada senza avere indossato giubbotto o bretelle retroriflettenti ad alta visibilità. Tale obbligo sussiste anche se il veicolo si trova sulle corsie di emergenza o sulle piazzole di sosta. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro il 31 ottobre 2003, sono stabilite le caratteristiche dei giubbotti e delle bretelle.* *[Decreto ministeriale 30 dicembre 2003 recante le regole tecniche per i giubbotti e le bretelle riflettenti ad alta visibilità che i conducenti devono indossare in caso di sosta fuori dai centri abitati]*	
8. Nei casi di cui ai commi 1, 2, 3 e 4, se un veicolo si trova in autostrada o su strada extraurbana principale, i passeggeri non impegnati in attività di soccorso, segnalazione o posa del segnale di pericolo scendono immediatamente dal veicolo e si collocano fuori dalla sede stradale, in posizione protetta, o comunque fuori della carreggiata.	**Nuova introduzione**	**La disposizione serve a ridurre il rischio legato ad incidenti che vedono coinvolti passeggeri all'interno dei veicoli fermi sulla carreggiata per precedente incidente.**
9. Nei casi indicati dai commi 1 e 2, ovvero nelle altre situazioni di incombente emergenza o per avaria, il traino di un veicolo da parte di un altro veicolo	*Art. 165* *1. Al di fuori dei casi previsti dall'art. 63, il traino, per incombente situazione di emergenza, di un veicolo da parte di un altro deve avvenire attraverso un solido*	

diverso da un rimorchio, si svolge secondo le modalità di cui all'articolo 84.	*collegamento tra i veicoli stessi, da effettuarsi mediante aggancio con fune, catena, cavo, barra rigida od altro analogo attrezzo, purché idoneamente segnalati in modo tale da essere avvistati e risultare chiaramente percepibili da parte degli altri utenti della strada.* *2. Durante le operazioni di traino il veicolo trainato deve mantenere attivato il dispositivo luminoso a luce intermittente di cui all'art. 151, lettera f), oppure, in mancanza di tale segnalazione, mantenere esposto sul lato rivolto alla circolazione il pannello di cui all'art. 164, comma 6, ovvero il segnale mobile di cui all'art. 162. Il veicolo trainante, ove ne sia munito, deve mantenere attivato l'apposito dispositivo a luce gialla prescritto dal regolamento per i veicoli di soccorso stradale.*	
10. È vietato ai conducenti di motocicli e ciclomotori a due ruote trainare o farsi trainare da altri veicoli anche in caso di avaria o malfunzionamento dei veicoli stessi.	*Art. 170* *4. È vietato ai conducenti dei veicoli di cui al comma 1 di trainare o farsi trainare da altri veicoli.*	
11. Sono esonerati dal rispetto degli obblighi di cui ai commi 3, 4, 5 e 6 i conducenti con disabilità motorie. In alternativa alle segnalazioni previste dai medesimi commi, i conducenti con disabilità motorie attivano lo speciale segnale di pericolo in dotazione al veicolo, conforme alle caratteristiche definite con provvedimento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. I conducenti di cui al presente comma informano immediatamente gli organi di polizia stradale competenti.	**Nuova introduzione**	**La disposizione introduce modalità alternative di segnalazione per i conducenti con disabilità motorie impossibilitati a compiere le attività richieste, assicurando un livello equivalente di tutela della sicurezza stradale.**
Articolo 74 *Comportamento in caso di sinistro*		

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 71, in ogni caso di sinistro comunque riconducibile a suo comportamento, l'utente della strada è tenuto a: a) fermarsi; b) prestare l'assistenza occorrente alle persone coinvolte o che, per età, condizioni fisiche e psichiche, si trovano in difficoltà; c) fornire le proprie generalità, i dati assicurativi del veicolo, nonché le altre informazioni utili, anche ai fini risarcitori, alle persone coinvolte o, se queste non sono presenti, darne loro tempestiva comunicazione con ogni modalità possibile.	*Art. 189* *1. L'utente della strada, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento, ha l'obbligo di fermarsi e di prestare l'assistenza occorrente a coloro che, eventualmente, abbiano subito danno alla persona.* *4. In ogni caso i conducenti devono, altresì, fornire le proprie generalità, nonché le altre informazioni utili, anche ai fini risarcitori, alle persone danneggiate o, se queste non sono presenti, comunicare loro nei modi possibili gli elementi sopraindicati.*	
2. Fermo restando quanto previsto dal comma 1, quando dal sinistro sono derivati, nell'immediato, solo danni alle sole cose, i conducenti e ogni altro utente della strada coinvolto si adoperano per evitare intralcio alla circolazione, rimuovendo immediatamente i veicoli coinvolti che possono essere spostati e portandoli fuori della carreggiata in luogo idoneo ove non possono costituire pericolo o intralcio per la circolazione. Nelle ipotesi di cui al primo periodo, in deroga alle disposizioni dell'articolo 2712 del codice civile, le riprese video o fotografiche realizzate dalle parti sul luogo e nell'immediatezza del fatto possono essere sempre usate da chiunque vi abbia interesse, come fonte di prova nei giudizi civili ed in ogni altro procedimento finalizzato al risarcimento dei danni derivanti dal sinistro. Si applicano le disposizioni dell'articolo 73, commi 2, 3, 7, 8, 9, 10 e 11 e, in caso di violazione,	*Art. 189* *3. Ove dall'incidente siano derivati danni alle sole cose, i conducenti e ogni altro utente della strada coinvolto devono inoltre, ove possibile, evitare intralcio alla circolazione, secondo le disposizioni dell'art. 161. Gli agenti in servizio di polizia stradale, in tali casi, dispongono l'immediata rimozione di ogni intralcio alla circolazione, salva soltanto l'esecuzione, con assoluta urgenza, degli eventuali rilievi necessari per appurare le modalità dell'incidente.*	

le corrispondenti sanzioni di cui alla Tabella 1 del Titolo III.		
3. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 171 e compatibilmente con le esigenze di sicurezza della circolazione, le persone coinvolte in un sinistro stradale causa di lesioni personali o di morte di una o più persone pongono in atto ogni misura idonea a salvaguardare la sicurezza della circolazione e si adoperano per evitare qualsiasi modificazione dello stato dei luoghi e la dispersione delle tracce utili per l'accertamento delle responsabilità.	*Art. 189* *2. Le persone coinvolte in un incidente devono porre in atto ogni misura idonea a salvaguardare la sicurezza della circolazione e, compatibilmente con tale esigenza, adoperarsi affinché non venga modificato lo stato dei luoghi e disperse le tracce utili per l'accertamento delle responsabilità.*	
4. L'utente della strada, in caso di sinistro comunque ricollegabile al suo comportamento, causa di danno a uno o più animali d'affezione, da reddito o protetti, ha l'obbligo di fermarsi e di porre in atto ogni misura idonea ad assicurare il tempestivo intervento di soccorso agli animali danneggiati. Le persone coinvolte in un sinistro con danno a uno o più animali d'affezione, da reddito o protetti, pongono in atto ogni misura idonea ad assicurare un tempestivo intervento di soccorso.	*Art. 189* *9-bis. L'utente della strada, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento, da cui derivi danno a uno o più animali d'affezione, da reddito o protetti, ha l'obbligo di fermarsi e di porre in atto ogni misura idonea ad assicurare un tempestivo intervento di soccorso agli animali che abbiano subito il danno. (omissis) Le persone coinvolte in un incidente con danno a uno o più animali d'affezione, da reddito o protetti devono porre in atto ogni misura idonea ad assicurare un tempestivo intervento di soccorso. (omissis)*	
Articolo 75 *Comportamento nei confronti degli agenti del traffico e degli organi di polizia stradale*		
1. Gli utenti della strada adeguano tempestivamente la propria condotta: a) alle segnalazioni di pericolo rese ai sensi degli articoli 33, 73 e 74; b) agli avvisi di traffico forniti dal personale degli enti proprietari o gestori delle strade;	**Nuova introduzione** *Art. 43*	**L'introduzione dell'obbligo di adeguarsi alle segnalazioni di pericolo e agli avvisi del traffico degli enti**

c) alle segnalazioni rese nell'attività di regolazione del traffico dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27, e dagli ausiliari di polizia stradale di cui all'articolo 28; d) alle segnalazioni rese nell'attività di regolazione del traffico svolta dal personale militare per consentire la progressione di un convoglio militare.	*1. Gli utenti della strada sono tenuti ad ottemperare senza indugio alle segnalazioni degli agenti preposti alla regolazione del traffico.* *Art. 192* *5. I conducenti devono ottemperare alle segnalazioni che il personale militare, anche non coadiuvato dal personale di polizia stradale di cui all'art. 12, comma 1, impartisce per consentire la progressione del convoglio militare*.	**proprietari serve a rendere cogente la relativa attività di segnalazione introdotta nel titolo I.**
2. Gli utenti della strada si fermano all'invito dei funzionari, ufficiali ed agenti incaricati dell'espletamento dei servizi di polizia stradale, quando sono in uniforme o muniti dell'apposito segnale distintivo.	*Art. 192* *1. Coloro che circolano sulle strade sono tenuti a fermarsi all'invito dei funzionari, ufficiali ed agenti ai quali spetta l'espletamento dei servizi di polizia stradale, quando siano in uniforme o muniti dell'apposito segnale distintivo.*	
3. In caso di posto di blocco degli organi di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza, segnalato con gli appositi cartelli, gli utenti della strada rallentano e, se richiesto, rispettano l'invito a fermarsi o a compiere altre manovre reso dai competenti agenti. I conducenti non possono, in nessun caso, compiere manovre pericolose, porre in essere manovre, anche non pericolose, tendenti ad eludere i controlli ovvero a neutralizzare l'effetto dei mezzi atti ad assicurare, senza pericolo di sinistri, il graduale arresto dei veicoli che non si fermano nonostante l'ordine intimato con idonei segnali.	*Art. 192* *4. Gli organi di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza possono, per controlli necessari ai fini dell'espletamento del loro servizio, formare posti di blocco e, in tal caso, usare mezzi atti ad assicurare, senza pericolo di incidenti, il graduale arresto dei veicoli che non si fermino nonostante l'ordine intimato con idonei segnali.* **Nuova introduzione**	**La previsione serve a imporre uno specifico divieto per sanzionare le ipotesi in cui il conducente, attraverso particolari manovre, tenti di eludere il posto di blocco.**
4. I conducenti dei veicoli esibiscono, su richiesta dei funzionari, ufficiali e agenti di cui al comma 2, nonché degli ausiliari di cui all'articolo 28, comma 4, il	*Art. 192* *2. I conducenti dei veicoli sono tenuti ad esibire, a richiesta dei funzionari, ufficiali e agenti indicati nel*	

documento di circolazione e la patente di guida, laddove previsti, e ogni altro documento che, secondo le disposizioni del presente codice e nelle forme previste dall'articolo 93, sono richiesti per la circolazione su strada. Se il conducente è sprovvisto di patente ovvero nei casi in cui la patente non costituisce documento di identificazione, l'obbligo di cui al primo periodo è assolto mediante esibizione di un altro documento d'identità valido.	*comma 1, il documento di circolazione e la patente di guida, se prescritti, e ogni altro documento che, ai sensi delle norme in materia di circolazione stradale, devono avere con sé.* **Nuova introduzione**	**La previsione serve a facilitare l'identificazione del conducente.**
5. I conducenti dei veicoli rispettano le intimazioni a lasciare la sede stradale impartite in occasione di situazioni di emergenza o calamità naturali dagli organi di polizia stradale, di cui all'articolo 27, e dagli ausiliari di polizia stradale, di cui all'articolo 28, presenti sul posto ovvero abilitati alla gestione a distanza di tali situazioni, conformemente alle disposizioni vigenti. 6. Ferme restando le sanzioni previste per la violazione delle disposizioni di cui al capo VI, i conducenti dei veicoli si adeguano in modo tempestivo agli ordini impartiti dagli agenti e dal personale di cui al comma 5, quando le caratteristiche costruttive o funzionali ovvero i dispositivi di equipaggiamento dei veicoli condotti presentano difetti o irregolarità tali da determinare grave pericolo per la sicurezza propria o degli altri utenti della strada ovvero quando sono sprovvisti di mezzi antisdrucciolevoli necessari per la prosecuzione della marcia, tenuto conto anche delle	*Art. 192* *3. I funzionari, ufficiali ed agenti, di cui ai precedenti commi, possono:* *(omissis);* - *ordinare ai conducenti dei veicoli sprovvisti di mezzi antisdrucciolevoli, quando questi siano prescritti, di fermarsi o di proseguire la marcia con l'osservanza di specifiche cautele.* - *ordinare di non proseguire la marcia al conducente di un veicolo, qualora i dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione o i pneumatici presentino difetti o irregolarità tali da determinare grave pericolo per la propria e altrui sicurezza, tenuto anche conto delle condizioni atmosferiche o della strada;* *(omissis)*	

condizioni atmosferiche o delle caratteristiche della strada.		
7. I conducenti forniscono adeguata collaborazione ai funzionari, ufficiali e agenti di cui al comma 2 che procedono, conformemente all'articolo 29, comma 1, lettera e), ad ispezioni del veicolo al fine di verificare l'osservanza delle norme relative alle caratteristiche e all'equipaggiamento del veicolo.	*Art. 192* *3. I funzionari, ufficiali ed agenti, di cui ai precedenti commi, possono:* *- procedere ad ispezioni del veicolo al fine di verificare l'osservanza delle norme relative alle caratteristiche e all'equipaggiamento del veicolo medesimo;* *(omissis)*	
8. Quando è in funzione l'auto di sicurezza safety-car, è vietato il sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento graduale della marcia e nella regolazione del flusso veicolare di cui all'articolo 30, comma 4. Nelle ipotesi di cui al primo periodo, i conducenti dei veicoli rallentano gradualmente e osservano le prescrizioni eventualmente imposte dagli addetti alla safety-car.	*Art. 177* *3-bis. Nelle situazioni di cui all'articolo 43, comma 5-bis, è vietato il sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare di cui al medesimo comma 5-bis. Nelle medesime situazioni di cui al primo periodo, i conducenti dei veicoli che seguono devono rallentare gradualmente, attivare la segnalazione luminosa di pericolo di cui all'articolo 151, comma 1, lettera f), e osservare le eventuali prescrizioni imposte dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1, 2, 3 e 3-bis, impiegati nella procedura di cui all'articolo 43, comma 5-bis.*	
9. In caso di circolazione su una strada o sulle strade alla medesima adiacenti, in prossimità dei relativi sbocchi, di veicoli che hanno attivato congiuntamente il dispositivo acustico supplementare di allarme e i dispositivi supplementari di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu, i conducenti in transito, appena udito il segnale acustico supplementare di allarme, lasciano libero il passo e, se necessario, si fermano.	*Art 177* *3. Chiunque si trovi sulla strada percorsa dai veicoli di cui al comma 1, o sulle strade adiacenti in prossimità degli sbocchi sulla prima, appena udito il segnale acustico supplementare di allarme, ha l'obbligo di lasciare libero il passo e, se necessario, di fermarsi. È vietato seguire da presso tali veicoli avvantaggiandosi nella progressione di marcia.*	

10. Nelle situazioni di cui al comma 9, il conducente che percepisce il segnale acustico supplementare di allarme aziona tempestivamente la segnalazione luminosa di pericolo, ferme restando le segnalazioni connesse all'esecuzione di manovre.	**Nuova introduzione**	**La disposizione consente al conducente del veicolo in emergenza di accertare che il segnale di allarme sia stato percepito dagli altri utenti della strada.**

CAPO VI

REGOLE DI CIRCOLAZIONE RELATIVE ALL'USO DEI VEICOLI

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 76 *Requisiti tecnici per la circolazione di veicoli*		
1. Durante la circolazione, sono soggetti al rispetto delle caratteristiche costruttive e funzionali di cui al titolo VI i seguenti veicoli: a) i veicoli a braccia, a trazione animale, le slitte, le biciclette; b) le biciclette a pedalata assistita e i cicli a propulsione; c) gli altri veicoli a motore diversi da quelli di cui alla lettera b) e i rimorchi.	*Art. 48* *1. I veicoli a braccia sono quelli:* *a) spinti o trainati dall'uomo a piedi;* *b) azionati dalla forza muscolare dello stesso conducente.* *Art. 49* *1. I veicoli a trazione animale sono i veicoli trainati da uno o più animali e si distinguono in:* *a) veicoli destinati principalmente al trasporto di persone;* *b) veicoli destinati principalmente al trasporto di cose;* *c) carri agricoli destinati a trasporti per uso esclusivo delle aziende agricole.* *2. I veicoli a trazione animale muniti di pattini sono denominati slitte.*	

	Art. 50 *1. I velocipedi sono i veicoli con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW, o di 0,5 KW se adibiti al trasporto di merci, la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare. I velocipedi a pedalata assistita possono essere dotati di un pulsante che permetta di attivare il motore anche a pedali fermi, purché con questa modalità il veicolo non superi i 6 km/h.* *2. I velocipedi non possono superare 1,30 m di larghezza, 3,5 m di lunghezza e 2,20 m di altezza. I velocipedi adibiti al trasporto di merci devono avere un piano di carico approssimativamente piano e orizzontale, aperto o chiuso, corrispondente al seguente criterio: lunghezza del piano di carico × larghezza del piano di carico ≥ 0,3 × lunghezza del veicolo × larghezza massima del veicolo. (omissis)* *2-ter. (omissis) Alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma (omissis) è soggetto chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti previsti dal comma 1.* *Art. 51* *1. La circolazione delle slitte e di tutti i veicoli muniti di pattini, a trazione animale, è ammessa soltanto quando le strade sono ricoperte di ghiaccio o neve di spessore*	

	sufficiente ad evitare il danneggiamento del manto stradale. 2. Chiunque circola con slitte in assenza delle condizioni di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di (omissis) *Art. 52* *3. Le caratteristiche dei veicoli di cui ai commi 1 e 2 devono risultare per costruzione. Nel regolamento sono stabiliti i criteri per la determinazione delle caratteristiche suindicate e le modalità per il controllo delle medesime, nonché le prescrizioni tecniche atte ad evitare l'agevole manomissione degli organi di propulsione.* *Art. 56* *2. I rimorchi si distinguono in: a) rimorchi per trasporto di persone, limitatamente ai rimorchi con almeno due assi ed ai semirimorchi; b) rimorchi per trasporto di cose; c) rimorchi per trasporti specifici, caratterizzati ai sensi della lettera f) dell'art. 54; d) rimorchi ad uso speciale, caratterizzati ai sensi delle lettere g) e h) dell'art. 54; e) caravan: rimorchi ad un asse o a due assi posti a distanza non superiore ad un metro, aventi speciale carrozzeria ed attrezzati per essere adibiti ad alloggio esclusivamente a veicolo fermo; f) rimorchi per trasporto di attrezzature turistiche e sportive: rimorchi ad un asse o a due assi posti a distanza non superiore ad un metro, muniti di specifica attrezzatura atta al trasporto di attrezzature turistiche e sportive, quali imbarcazioni, alianti od altre.* *Art. 71* *6. Chiunque circola con un veicolo a motore o con un rimorchio non conformi alle prescrizioni stabilite dal*	

	regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di (omissis).	
2. Durante la circolazione, i veicoli di cui al comma 1 sono equipaggiati con i dispositivi e i sistemi previsti dal titolo VI.	*Art. 64* *1. I veicoli a trazione animale e le slitte devono essere muniti di un dispositivo di frenatura efficace e disposto in modo da poter essere in qualunque occasione facilmente e rapidamente manovrato.* *2. Sono vietati dispositivi di frenatura che agiscono direttamente sul manto stradale.* *3. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo e dell'art. 69 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di (omissis)* *Art. 65* *3. Chiunque circola con un veicolo a trazione animale o con una slitta non provvisti di dispositivi di segnalazione visiva, nei casi in cui l'uso dei medesimi è prescritto, ovvero con dispositivi non conformi alle disposizioni stabilite nel presente articolo e nell'art. 69, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di (omissis)* *Art. 66* *5. Chiunque circola con un veicolo a trazione animale non rispondente ai requisiti stabiliti dal presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di (omissis)* *Art.68* *6. Chiunque circola con un velocipede senza pneumatici o nel quale alcuno dei dispositivi di frenatura o di segnalazione acustica o visiva manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite nel presente articolo e nell'articolo 69, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di (omissis).*	

	7. Chiunque circola con un velocipede di cui al comma 4, non omologato, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di (omissis). *Art. 69* *1. Nel regolamento sono stabiliti, per i veicoli di cui agli articoli 49, 50 e 51, il numero, il colore, le caratteristiche e le modalità di applicazione dei dispositivi di segnalazione visiva e le caratteristiche e le modalità di applicazione dei dispositivi di frenatura dei veicoli a trazione animale e dei velocipedi, nonché, limitatamente ai velocipedi, le caratteristiche dei dispositivi di segnalazione acustica* *Art. 72* *13. Chiunque circola con uno dei veicoli citati nel presente articolo in cui alcuno dei dispositivi ivi prescritti manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite nei previsti provvedimenti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).*	
3. I veicoli su rotaia, quando circolano in sede promiscua, sono dotati di dispositivi di equipaggiamento conformi a quanto previsto dal titolo VI.	*Art. 73* *3. Chiunque circola in sede promiscua con un veicolo su rotaia mancante di alcuno dei dispositivi previsti dal presente articolo o nel quale alcuno dei dispositivi stessi, ivi compreso il campo di visibilità, non sia conforme per caratteristiche o modalità di installazione e funzionamento a quanto stabilito ai sensi del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma (omissis).*	
4. I veicoli soggetti ad omologazione ovvero approvazione possono circolare solo se conformi alle disposizioni del titolo VI.	*Art. 75* *3. I veicoli indicati nel comma 1, i loro componenti o entità tecniche prodotti in serie, sono soggetti all'omologazione del tipo; questa ha luogo a seguito*	

	dell'accertamento di cui ai commi 1 e 2, effettuata su un prototipo, secondo le modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti. Con lo stesso decreto è indicata la documentazione che l'interessato deve esibire a corredo della domanda di omologazione.	
5. I componenti o le entità tecniche dei veicoli prodotti in serie, nonché i dispositivi di equipaggiamento sono omologati ovvero approvati secondo le disposizioni del titolo VI.	*Art. 75* *3. I veicoli indicati nel comma 1, i loro componenti o entità tecniche prodotti in serie, sono soggetti all'omologazione del tipo; questa ha luogo a seguito dell'accertamento di cui ai commi 1 e 2, effettuata su un prototipo, secondo le modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti. Con lo stesso decreto è indicata la documentazione che l'interessato deve esibire a corredo della domanda di omologazione.*	
6. I veicoli omologati non possono presentare modifiche o adattamenti che alterano le caratteristiche indicate nel certificato di omologazione. È vietato circolare con veicoli ai quali sono state apportate modifiche alle caratteristiche costruttive e funzionali, ai dispositivi o sistemi equipaggiamento previsti al momento dell'omologazione o dell'immatricolazione, ovvero in violazione delle disposizioni del titolo VI. Quando la modifica riguarda le caratteristiche costruttive e funzionali e i dispositivi di equipaggiamento essenziali per la sicurezza, il veicolo è fermato ed allontanato dalla piattaforma stradale. Nei casi in cui la modifica costruttiva riguarda una caratteristica essenziale per la sicurezza dei quadricicli leggeri di cui all'articolo 3, comma 2, lettera f), punto 2.2), dell'allegato I.1, si applicano le sanzioni accessorie di cui all'articolo 131, comma 1, lettere a) e c).	**Nuova introduzione**	**La disposizione è volta a garantire che i veicoli omologati mantengano nel tempo la piena conformità alle caratteristiche tecniche approvate in sede di omologazione, sanzionando la circolazione dei veicoli che, pur non essendo stati oggetto di modifiche o alterazioni, risultino equipaggiati con componenti o dotazioni non conformi a quelle previste dal certificato di omologazione.**

		La disposizione disciplina, altresì, il caso delle modifiche costruttive apportate ai quadricicli leggeri che incidano su caratteristiche essenziali ai fini della sicurezza del veicolo. In tali ipotesi, considerata la particolare rilevanza dei profili di sicurezza coinvolti e la necessità di prevenire la circolazione di veicoli non conformi alle condizioni di omologazione, sono previste l'applicazione delle sanzioni accessorie della immobilizzazione del veicolo e del divieto di marcia di cui all'articolo 131, comma 1, lettere a) e c).
7. I veicoli con caratteristiche atipiche possono essere posti in circolazione solo se autorizzati da apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	*Art. 59* *2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sentiti i Ministri interessati, stabilisce, con proprio decreto:* *a) la categoria, fra quelle individuate nel presente capo, alla quale i veicoli atipici devono essere assimilati ai fini della circolazione e della guida* *b) i requisiti tecnici di idoneità alla circolazione dei medesimi veicoli individuandoli, con criteri di equivalenza, fra quelli previsti per una o più delle categorie succitate.*	

	2-bis. Chiunque circola con un veicolo atipico per il quale non sono state ancora definite le caratteristiche tecniche e funzionali indicate dal comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)	
8. Fermo restando quanto previsto ai commi 1 e 2, i veicoli di cui al citato comma 1, lettere b) e c), possono essere posti in circolazione solo se le caratteristiche costruttive e funzionali di cui al comma 1 e i dispositivi e i sistemi di equipaggiamento di cui al comma 2 sono in perfetta efficienza. I veicoli non possono essere posti in circolazione quando l'inefficienza riguarda le condizioni idonee a determinare grave pericolo per la sicurezza, individuate nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.	*Art. 68* *6. Chiunque circola con un velocipede senza pneumatici o nel quale alcuno dei dispositivi di frenatura o di segnalazione acustica o visiva manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite nel presente articolo e nell'art. 69, è soggetto alla sanzione amministrativa (omissis)* *Art. 79* *1. I veicoli a motore ed i loro rimorchi durante la circolazione devono essere tenuti in condizioni di massima efficienza, comunque tale da garantire la sicurezza e da contenere il rumore e l'inquinamento entro i limiti di cui al comma 2.* *2. Nel regolamento sono stabilite le prescrizioni tecniche relative alle caratteristiche funzionali ed a quelle dei dispositivi di equipaggiamento cui devono corrispondere i veicoli, particolarmente per quanto riguarda i pneumatici e i sistemi equivalenti, la frenatura, i dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione, la limitazione della rumorosità e delle emissioni inquinanti. (omissis)* *4. Chiunque circola con un veicolo che presenti alterazioni nelle caratteristiche costruttive e funzionali prescritte, ovvero circola con i dispositivi di cui all'art. 72 non funzionanti o non regolarmente installati, ovvero circola con i dispositivi di cui all'articolo 80, comma 1, del presente codice e all'articolo 238 del regolamento*	

	non funzionanti, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma (omissis)	
9. Il dispositivo silenziatore, qualora prescritto, è tenuto in buone condizioni di efficienza.	*Art. 155* *2. Il dispositivo silenziatore, qualora prescritto, deve essere tenuto in buone condizioni di efficienza (omissis)*	
10. I dispositivi di allarme acustico antifurto installati sui veicoli limitano l'emissione sonora ai tempi massimi previsti dal titolo VI e, in ogni caso, non possono superare i limiti massimi di esposizione al rumore fissati dal medesimo titolo VI.	*Art. 155* *4. I dispositivi di allarme acustico antifurto installati sui veicoli devono limitare l'emissione sonora ai tempi massimi previsti dal regolamento e, in ogni caso, non devono superare i limiti massimi di esposizione al rumore fissati dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1 marzo 1991.*	
11. I veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali soggette all'accertamento dei requisiti secondo le regole del titolo VI non possono presentare difformità rispetto alle caratteristiche indicate nella carta di circolazione ovvero nel certificato di idoneità tecnica alla circolazione e sono tenute in perfetta efficienza.	*Art. 112* *1. Le macchine agricole soggette all'accertamento dei requisiti ai sensi dell'art. 107 non devono presentare difformità rispetto alle caratteristiche indicate nella carta di circolazione ovvero nel certificato di idoneità tecnica alla circolazione, (omissis).* *4. Chiunque circola su strada con una macchina agricola difforme nelle caratteristiche indicate nel comma 1, nonché con i dispositivi, prescritti a norma di legge, (omissis) mancanti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma (omissis).*	
12. È vietato circolare con veicoli nei quali è stato alterato, in qualsiasi modo, il sistema di riduzione catalitica selettiva (SCR) per la gestione del dosaggio dell'additivo antinquinante.	**Nuova introduzione**	**La disposizione serve ad arginare il ricorrente fenomeno dell'alterazione del dispositivo allo scopo di ridurre i costi legati all'uso del liquido**

		ADblue con significativi effetti sull'ambiente.
13. Ferma restando la copertura assicurativa per la responsabilità civile, i veicoli che partecipano alle competizioni motoristiche sportive possono circolare, con le modalità previste da apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per raggiungere l'area della manifestazione, limitatamente agli spostamenti interni al percorso della competizione e per il tempo strettamente necessario allo svolgimento della gara, in deroga alle disposizioni sulle modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli, sull'aggiornamento del documento unico e sulle modalità della revisione.	*Art. 9* *4-bis. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 193, i veicoli che partecipano alle competizioni motoristiche sportive di cui al presente articolo possono circolare, limitatamente agli spostamenti all'interno del percorso della competizione e per il tempo strettamente necessario per gli stessi, in deroga alle disposizioni di cui all'articolo 78.*	
14. I veicoli di cui all'articolo 253 impiegati nel trasporto di merce deperibile possono essere posti in circolazione solo se conformi alle caratteristiche tecniche indicate nel Titolo VI.	**Nuova introduzione**	**La norma è volta a garantire che i veicoli utilizzati per il trasporto di merci deperibili siano dotati delle caratteristiche tecniche necessarie ad assicurarne la corretta conservazione durante il trasporto.**
Articolo 77 *Dati identificativi per la circolazione dei veicoli*		
1. Durante la circolazione, i veicoli a trazione animale e le slitte sono muniti di una targa con le caratteristiche e i contenuti individuati nel titolo VI e sono collocate con le modalità ivi previste.	*Art. 67* *1. I veicoli a trazione animale e le slitte devono essere muniti di una targa contenente le indicazioni del proprietario, del comune di residenza, della categoria di appartenenza, del numero di matricola e, per quelli destinati al trasporto di cose, della massa complessiva a pieno carico, nonché della larghezza dei cerchioni.*	

	5. Chiunque circola con un veicolo a trazione animale o con una slitta non munito della targa prescritta, ovvero viola le disposizioni del comma 2, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di (omissis).	
2. Durante la circolazione, i cicli a propulsione sono dotati di apposito contrassegno adesivo, con le caratteristiche individuate nel titolo VI, che è collocato in modo visibile, nel rispetto delle modalità disciplinate nello stesso titolo VI. L'intestatario del contrassegno comunica tempestivamente il cambiamento della residenza o della sede, in conformità a quanto previsto dall'articolo 78, comma 7.	**Nuova introduzione**	**La disposizione estende ai cicli a propulsione l'obbligo di esposizione del contrassegno già previsto per i monopattini elettrici, al fine di garantire coerenza sistematica della disciplina e uniformità di trattamento tra categorie di veicoli sostanzialmente equiparabili ai fini della circolazione.**
3. In conformità a quanto previsto dal titolo VI, i ciclomotori, i motoveicoli, gli autoveicoli, i filoveicoli, i rimorchi, i veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici, le macchine mobili non stradali sono dotati: a) di una targhetta di identificazione, solidamente ancorata al veicolo stesso, salvo quanto previsto dall'articolo 80; b) di un numero di identificazione impresso sul telaio, anche realizzato con una struttura portante o equivalente, riprodotto in modo tale da non poter essere cancellato o alterato; c) di una o più targhe di identificazione, durante la circolazione.	*Art. 74* *1. I ciclomotori, i motoveicoli, gli autoveicoli, i filoveicoli e i rimorchi devono avere per costruzione:* *a) una targhetta di identificazione, solidamente fissata al veicolo stesso;* *b) un numero di identificazione impresso sul telaio, anche se realizzato con una struttura portante o equivalente, riprodotto in modo tale da non poter essere cancellato o alterato.* *Art. 100* ***1.** Gli autoveicoli devono essere muniti, anteriormente e posteriormente, di una targa contenente i dati d'immatricolazione.*	

	2. *I motoveicoli devono essere muniti posteriormente di una targa contenente i dati di immatricolazione.* ***3.*** *I rimorchi devono essere muniti di una targa posteriore contenente i dati di immatricolazione.* *Art. 113* *1. Le macchine agricole semoventi di cui all'art. 57, comma 2, lettera a), punti 1 e 2, per circolare su strada devono essere munite posteriormente di una targa contenente i dati di immatricolazione.* *Art. 114* *4. Le macchine operatrici semoventi per circolare su strada devono essere munite di una targa contenente i dati di immatricolazione; le macchine operatrici trainate devono essere munite di una speciale targa di immatricolazione*	
4. La targhetta, il numero di identificazione e le targhe di identificazione di cui al comma 3 hanno le caratteristiche previste dal Titolo VI e sono collocati in conformità alle disposizioni ivi previste.	*Art. 100* *7. Nel regolamento sono stabiliti i criteri di definizione delle targhe di immatricolazione, ripetitrici e di riconoscimento.* *9. Il regolamento stabilisce per le targhe di cui al presente articolo:* *a) i criteri per la formazione dei dati di immatricolazione;* *b) la collocazione e le modalità di installazione;* *c) le caratteristiche costruttive, dimensionali, fotometriche, cromatiche e di leggibilità, nonché i requisiti di idoneità per l'accettazione.*	
5. I carrelli appendice agganciati ad una motrice sono muniti, posteriormente, di una targa ripetitrice dei dati di immatricolazione della motrice stessa, con le	*Art. 100* *4. I carrelli appendice, quando sono agganciati ad una motrice, devono essere muniti posteriormente di una*	

caratteristiche individuate nel titolo VI. La disposizione del primo periodo si applica anche ai rimorchi dotati, alla data del 20 febbraio 2013, di targa di immatricolazione in conformità alla normativa vigente al momento della medesima immatricolazione.	*targa ripetitrice dei dati di immatricolazione della motrice stessa.* *3. I rimorchi devono essere muniti di una targa posteriore contenente i dati di immatricolazione.*	
6. Fuori dei casi previsti dall'articolo 89, è vietato circolare con veicoli che recano, per qualsiasi causa, una o più targhe, in tutto o in parte non visibili ovvero la cui sequenza alfanumerica non risulta correttamente intellegibile. Quando le difformità di cui al primo periodo derivano da alterazione o deterioramento, il proprietario o l'intestatario del documento di circolazione chiede il rilascio di una nuova targa.	*Art. 102* *4. I dati di immatricolazione indicati nelle targhe devono essere sempre leggibili. Quando per deterioramento tali dati non siano più leggibili, l'intestatario della carta di circolazione deve richiedere all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri.* *7. Chiunque circola con targa non chiaramente e integralmente leggibile è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).*	
7. I motoveicoli dei concorrenti, muniti di regolare licenza sportiva della Federazione motociclistica italiana, partecipanti a competizioni motoristiche fuori strada che prevedono trasferimenti su strada, possono esporre, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, in luogo della targa di identificazione posteriore, una targa sostitutiva costituita da un pannello autocostruito 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 titolo VI per le targhe di immatricolazione.	*Art. 100* *10. (omissis) I motoveicoli impegnati in competizioni motoristiche fuori strada che prevedono trasferimenti su strada possono esporre, limitatamente ai giorni e ai percorsi di gara, in luogo della targa di cui al comma 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.	
Articolo 78 *Requisiti amministrativi per la circolazione di veicoli*		
1. Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi possono circolare solo se immatricolati secondo le disposizioni di cui al titolo VI.	*Art. 93* *1. Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi per circolare devono essere muniti di una carta di circolazione e immatricolati presso il Dipartimento per i trasporti terrestri.* *(omissis)* *7. Chiunque circola con un veicolo per il quale non sia stata rilasciata la carta di circolazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)* *8. Chiunque circola con un rimorchio agganciato ad una motrice le cui caratteristiche non siano indicate, ove prescritto, nella carta di circolazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di (omissis)*	
2. I ciclomotori possono circolare solo se muniti di un certificato di circolazione secondo le disposizioni di cui al titolo VI.	*Art. 97* *1. I ciclomotori, per circolare, devono essere muniti di:* *a) un certificato di circolazione, contenente i dati di identificazione e costruttivi del veicolo, nonché quelli della targa e dell'intestatario, rilasciato dal Dipartimento per i trasporti terrestri, ovvero da uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, con le modalità stabilite con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a seguito di aggiornamento dell'Archivio nazionale dei veicoli di cui agli articoli 225 e 226 (omissis)* *7. Chiunque circola con un ciclomotore per il quale non è stato rilasciato il certificato di circolazione, quando previsto, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento (omissis).*	

3. I veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali possono circolare su strada solo se immatricolati secondo le disposizioni di cui al titolo VI. I veicoli agricoli e forestali non soggetti ad immatricolazione sono dotati di un certificato di idoneità tecnica secondo le disposizioni di cui al titolo VI.	*Art. 110* *1. Le macchine agricole indicate nell'art. 57, comma 2, lettera a), punto 1 e punto 2, e lettera b), punto 2, esclusi i rimorchi agricoli di massa complessiva non superiore a 1,5 t ed aventi le altre caratteristiche fissate dal regolamento, per circolare su strada sono soggette all'immatricolazione ed al rilascio della carta di circolazione. Quelle invece indicate nello stesso comma 2, lettera a), punto 3, e lettera b), punto 1, con le esclusioni previste all'art. 107, comma 1, ed i rimorchi agricoli di massa complessiva non superiore a 1,5 t ed aventi le altre caratteristiche fissate dal regolamento, per circolare su strada sono soggette al rilascio di un certificato di idoneità tecnica alla circolazione.* *6. Chiunque circola su strada con una macchina agricola per la quale non è stata rilasciata la carta di circolazione, ovvero il certificato di idoneità tecnica alla circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di (omissis).* *7. Chiunque circola su strada con una macchina agricola non osservando le prescrizioni contenute nella carta di circolazione ovvero nel certificato di idoneità tecnica, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di (omissis).* *Art. 114* *2. Le macchine operatrici per circolare su strada sono soggette ad immatricolazione presso gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, che rilasciano la carta di circolazione a colui che dichiari di essere il proprietario del veicolo.* *7. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alle medesime sanzioni amministrative,*	

	comprese quelle accessorie, previste per le analoghe violazioni commesse con macchine agricole.	
4. In caso di trasferimento della proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi o nel caso di costituzione dell'usufrutto o di stipulazione di locazione con facoltà di acquisto, l'acquirente, entro sessanta giorni dalla data in cui la sottoscrizione dell'atto è stata autenticata o giudizialmente accertata, richiede il rilascio del documento unico di circolazione secondo le modalità e con le forme indicate dal titolo VI. Decorso il termine di cui al primo periodo, è vietato circolare se i documenti di circolazione non sono stati aggiornati.	*Art. 94* *1. In caso di trasferimento della proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi o nel caso di costituzione dell'usufrutto o di stipulazione di locazione con facoltà di acquisto, l'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e del personale, su richiesta avanzata dall'acquirente entro sessanta giorni dalla data in cui la sottoscrizione dell'atto è stata autenticata o giudizialmente accertata, provvede al rilascio di una nuova carta di circolazione nella quale sono annotati gli intervenuti mutamenti della proprietà e dello stato giuridico del veicolo. Il competente ufficio del P.R.A. provvede alla relativa trascrizione ovvero, in caso di accertate irregolarità, procede alla ricusazione della formalità entro tre giorni dal ricevimento delle informazioni e delle documentazioni trasmesse, in via telematica, dall'ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e del personale.* *3. Chi non osserva le disposizioni stabilite nel presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)* *4. Chiunque circoli con un veicolo per il quale non è stato richiesto, nel termine stabilito dal comma 1, l'aggiornamento dei dati presenti nell'archivio nazionale dei veicoli o il rinnovo della carta di circolazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)*	
5. In caso di trasferimento della proprietà dei ciclomotori o nel caso di costituzione dell'usufrutto o di stipulazione di locazione con facoltà di acquisto, l'acquirente, entro sessanta giorni dalla data in cui la sottoscrizione dell'atto è stata	*Art. 94* *1. In caso di trasferimento della proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi o nel caso di costituzione dell'usufrutto o di stipulazione di locazione*	**La disposizione estende ai ciclomotori gli obblighi di aggiornamento dei documenti di**

autenticata o giudizialmente accertata, richiede il rilascio di un nuovo certificato di circolazione, secondo le modalità e nel rispetto delle forme indicate nel titolo VI. Decorso il termine di cui al primo periodo, è vietata la circolazione con un ciclomotore i cui documenti di circolazione non sono stati aggiornati.	*con facoltà di acquisto, l'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e del personale, su richiesta avanzata dall'acquirente entro sessanta giorni dalla data in cui la sottoscrizione dell'atto è stata autenticata o giudizialmente accertata, provvede al rilascio di una nuova carta di circolazione nella quale sono annotati gli intervenuti mutamenti della proprietà e dello stato giuridico del veicolo. Il competente ufficio del P.R.A. provvede alla relativa trascrizione ovvero, in caso di accertate irregolarità, procede alla ricusazione della formalità entro tre giorni dal ricevimento delle informazioni e delle documentazioni trasmesse, in via telematica, dall'ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e del personale.* *Art. 97* *3-bis. In caso di trasferimento di residenza delle persone fisiche intestatarie di certificati di circolazione, l'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile procede all'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli (ANV), di cui agli articoli 225 e 226. A tal fine, i comuni danno notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza per il tramite dell'anagrafe nazionale della popolazione residente (ANPR) non appena eseguita la registrazione della variazione anagrafica. In caso di trasferimento della sede delle persone giuridiche intestatarie di certificati di circolazione, l'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli è richiesto dalle medesime persone giuridiche all'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile o a uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, abilitati al collegamento telematico con il centro elaborazione*	**circolazione, al fine di garantire la corretta tracciabilità dei veicoli e dei relativi utilizzatori.**

	dati del Dipartimento stesso entro trenta giorni dal trasferimento. *12. Chiunque circola con un ciclomotore per il quale non è stato richiesto l'aggiornamento del certificato di circolazione per trasferimento della proprietà secondo le modalità previste dal regolamento, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis). Alla medesima sanzione è sottoposto chi non comunica la cessazione della circolazione. Il certificato di circolazione è ritirato immediatamente da chi accerta la violazione ed è inviato al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, che provvede agli aggiornamenti previsti dopo l'adempimento delle prescrizioni omesse.*	
6. Nei casi previsti dal titolo VI, gli atti, diversi da quelli di cui ai commi 4 e 5, da cui deriva una variazione dell'intestatario dei documenti di circolazione ovvero che comportano la disponibilità del veicolo, per un periodo superiore a trenta giorni, a favore di un soggetto diverso dall'intestatario stesso, sono dichiarati dall'avente causa, entro trenta giorni, al competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dell'annotazione sul documento unico di circolazione, nonché della registrazione nell'archivio nazionale dei veicoli. Decorso il termine indicato nel primo periodo, è vietato circolare con un veicolo i cui documenti di circolazione non sono stati aggiornati.	*Art. 94* *4-bis. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 93, comma 2, gli atti, ancorché diversi da quelli di cui al comma 1 del presente articolo, da cui derivi una variazione dell'intestatario della carta di circolazione ovvero che comportino la disponibilità del veicolo, per un periodo superiore a trenta giorni, in favore di un soggetto diverso dall'intestatario stesso, nei casi previsti dal regolamento sono dichiarati dall'avente causa, entro trenta giorni, al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici al fine dell'annotazione sulla carta di circolazione, nonché della registrazione nell'archivio di cui agli articoli 225, comma 1, lettera b), e 226, comma 5. In caso di omissione si applica la sanzione prevista dal comma 3.*	
7. Al di fuori dei casi previsti dal comma 8, in presenza di variazioni della residenza o della sede, nonché degli altri dati amministrativi, previsti dal titolo VI, relativi all'intestatario del documento di circolazione, i soggetti interessati	*Art. 94* *2. In caso di trasferimento della residenza dell'intestatario della carta di circolazione, o di sede se si tratta di persona giuridica, l'ufficio competente del*	**La disposizione estende ai ciclomotori l'obbligo di aggiornamento dei dati dell'intestatario in caso di**

richiedono l'aggiornamento dei dati, secondo le disposizioni dello stesso titolo VI, entro sessanta giorni dal fatto o atto che determina la variazione. Decorso il termine indicato nel primo periodo, è vietato circolare con un veicolo i cui documenti di circolazione non sono stati aggiornati.	*Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e del personale procede all'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli di cui agli articoli 225 e 226* *3. Chi non osserva le disposizioni stabilite nel presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma (omissis)*	**variazioni anagrafiche o amministrative, al fine di garantire l'allineamento delle risultanze documentali con la situazione effettiva del veicolo.**
8. Il trasferimento di proprietà di veicoli agricoli e forestali soggetti all'immatricolazione, nonché il trasferimento di sede ovvero di residenza ed abitazione del titolare, sono comunicati entro trenta giorni, unitamente alla prescritta documentazione, al competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rispettivamente dal nuovo titolare e dall'intestatario del documento unico di circolazione. Decorso il termine di cui al primo periodo, è vietato circolare con un veicolo i cui documenti di circolazione non sono stati aggiornati.	*Art. 110* *3. Il trasferimento di proprietà delle macchine agricole soggette all'immatricolazione, nonché il trasferimento di sede ovvero di residenza ed abitazione del titolare devono essere comunicati entro trenta giorni, unitamente alla prescritta documentazione ed alla carta di circolazione, all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri rispettivamente dal nuovo titolare e dall'intestatario della carta di circolazione. Detto ufficio annota le relative variazioni sul certificato di circolazione stessa.* *Qualora il titolo presentato per la trascrizione del trasferimento di proprietà consista in un atto unilaterale, lo stesso ufficio dovrà acquisire anche la dichiarazione di assunzione di responsabilità e provvedere alla comunicazione al nuovo titolare secondo le modalità indicate nell'art. 95, comma 4, in quanto applicabili.* *8. Chiunque omette di comunicare il trasferimento di proprietà, di sede o di residenza ed abitazione nel termine stabilito è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)*	
9. Le macchine operatrici sono immatricolate a nome di colui che dichiara di essere proprietario del veicolo. Si applicano le disposizioni del comma 8. Le disposizioni di	*Art. 114* *2. Le macchine operatrici per circolare su strada sono soggette ad immatricolazione presso gli uffici competenti*	

cui al primo periodo non si applicano ai carrelli di cui all'allegato I.1, quando circolano su strada per brevi e saltuari spostamenti a vuoto o a carico.	*del Dipartimento per i trasporti terrestri, che rilasciano la carta di circolazione a colui che dichiari di essere il proprietario del veicolo.* *2-bis. Le prescrizioni di cui al comma 2 non si applicano ai carrelli di cui all'articolo 58, comma 2, lettera c), qualora circolino su strada per brevi e saltuari spostamenti a vuoto o a carico. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le relative prescrizioni tecniche per l'immissione in circolazione.*	
10. I veicoli di cui all'articolo 253 impiegati nel trasporto di merce deperibile sono muniti di un certificato di conformità in corso di validità, secondo le disposizioni del Titolo VI.	**Nuova introduzione**	**La disposizione è volta a garantire che i veicoli impiegati nel trasporto di merci deperibili conservino nel tempo i requisiti tecnici prescritti, mediante il possesso di un certificato di conformità in corso di validità che ne attesti l'idoneità all'impiego.**
Articolo 79 *Revisioni periodiche dei veicoli ed azioni di richiamo*		
1. I veicoli immatricolati in Italia e i veicoli immatricolati in uno degli Stati membri dell'Unione europea per i quali è imposto l'obbligo di revisione secondo la normativa europea possono circolare solo se sono stati regolarmente sottoposti a revisione periodica nel rispetto dei tempi e delle modalità di cui al titolo VI.	*Art. 80* *1. Il Ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti, i criteri, i tempi e le modalità per l'effettuazione della revisione generale o parziale delle categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi, al fine di accertare che sussistano in essi le condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità e che i veicoli stessi non*	

	producano emanazioni inquinanti superiori ai limiti prescritti; le revisioni, salvo quanto stabilito nei commi 8 e seguenti, sono effettuate a cura degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri. Nel regolamento sono stabiliti gli elementi su cui deve essere effettuato il controllo tecnico dei dispositivi che costituiscono l'equipaggiamento dei veicoli e che hanno rilevanza ai fini della sicurezza stessa. *2. Le prescrizioni contenute nei decreti emanati in applicazione del comma 1 sono mantenute in armonia con quelle contenute nelle direttive della Comunità europea relative al controllo tecnico dei veicoli a motore.* *14. Ad esclusione dei casi previsti dall'articolo 176, comma 18, chiunque circola con un veicolo che non sia stato presentato alla prescritta revisione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).* *Art. 111* *6. Chiunque circola su strada con una macchina agricola che non è stata presentata alla revisione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).* *Art. 114* *3. Le macchine operatrici per circolare su strada sono soggette altresì alla disciplina prevista dagli articoli 99, 107, 108, 109, 111 e 112.*	
2. È vietato circolare con un veicolo che, a seguito di una visita di revisione, è stato giudicato non idoneo ed è stato sospeso dalla circolazione. In caso di circolazione su autostrade e strade extraurbane principali, lo stesso divieto si applica anche ai veicoli che, a seguito di una visita di revisione, sono stati	*Art. 80* *14. [omissis] Al di fuori di tali ipotesi, nel caso in cui si circoli con un veicolo sospeso dalla circolazione in attesa dell'esito della revisione, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).*	

giudicati non idonei, senza essere stati sospesi dalla circolazione.		
3. Fatte salve le disposizioni del codice penale, è vietato circolare con un veicolo la cui revisione è attestata falsamente.	*Art. 80* *17. Chiunque produce agli organi competenti attestazione di revisione falsa è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).*	
4. Decorsi ventiquattro mesi dall'iscrizione nell'elenco telematico relativo alle campagne di richiamo di cui agli articoli 117 e 191, è vietato circolare con un veicolo presente nell'elenco telematico medesimo.	*Art. 80-bis* *2. Il costruttore che, avendo provveduto agli adempimenti di cui al comma 1, dopo ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo per l'adozione di misure correttive, riscontri che ad un veicolo non siano stati ancora apportati i necessari adeguamenti ha l'obbligo di inserire i relativi dati nell'elenco telematico, istituito presso la Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e di provvedere al suo aggiornamento.* *5. Chiunque circola con un veicolo presente nell'elenco telematico di cui al comma 2 è soggetto alla disciplina sanzionatoria di cui all'articolo 80, comma 14.*	
Articolo 80 *Circolazione di prova, temporanea e minivoltura*		
1. Le disposizioni del presente Capo non si applicano ai veicoli a motore o ai complessi veicolari in circolazione di prova, anche se già immatricolati, se chi ne ha la disponibilità espone la relativa targa prova abbinata ad un'autorizzazione rilasciata per le finalità e secondo le modalità individuate dal titolo VI.	***D.P.R. 24 novembre 2001, n. 474*** *Art. 1* *1. L'autorizzazione alla circolazione di prova è rilasciata, per la circolazione su strada per le esigenze previste dall'articolo 1, comma 3, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, (omissis)* *Art. 2*	

	1. Il veicolo che circola su strada per le esigenze di cui al comma 1, dell'articolo 1, munito dell'autorizzazione, espone posteriormente una targa, trasferibile da veicolo a veicolo insieme con la relativa autorizzazione, recante una sequenza di caratteri alfanumerici corrispondente al numero dell'autorizzazione medesima. Per gli autotreni o autoarticolati, la targa è applicata posteriormente al veicolo rimorchiato. In caso di omissione, si applicano le sanzioni previste dall'articolo 100, comma 13, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.	
2. Ai veicoli a motore o ai complessi veicolari in circolazione di prova si applicano le disposizioni sulle caratteristiche costruttive e funzionali e sulla dotazione di dispositivi di equipaggiamento essenziali per la sicurezza, nonché sulla perdurante efficienza del veicolo stesso.	**Nuova introduzione**	**La disposizione serve a garantire la sicurezza della circolazione prevedendo un obbligo di efficienza e condizioni minime di sicurezza per i veicoli in circolazione di prova, esplicitando e rendendo espressamente applicabile alla circolazione di prova il generale obbligo di efficienza e sicurezza del veicolo già previsto dall'art. 79 CdS.**
3. È vietato adibire un veicolo munito di autorizzazione alla circolazione di prova per esigenze diverse da quelle previste dal titolo VI.	*Art. 98* *3. Chiunque adibisce un veicolo in circolazione di prova ad uso diverso è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma (omissis). La stessa sanzione si applica se il veicolo circola senza che su di esso sia presente il titolare dell'autorizzazione o un suo dipendente munito di apposita delega.*	

4. Salvo accordi di reciprocità tra lo Stato italiano e gli altri Stati, l'autorizzazione alla circolazione di prova può essere utilizzata anche per veicoli già immatricolati in Italia, limitatamente alla circolazione su strada nell'ambito del territorio italiano.	***D.P.R. 24 novembre 2001, n. 474*** *Art. 1* *4. La titolarità dell'autorizzazione alla circolazione di prova è personale e non è cedibile. L'autorizzazione può essere utilizzata esclusivamente per la circolazione su strada nell'ambito del territorio italiano, salvo accordi di reciprocità tra lo Stato italiano ed altri Stati, di un solo veicolo per volta ed è tenuta a bordo dello stesso. (omissis).*	
5. Durante la circolazione di prova: a) a bordo del veicolo è sempre presente il titolare dell'autorizzazione o, purché munito di apposita delega, un suo dipendente, nella qualità di collaboratore che partecipa stabilmente all'attività di impresa sulla base di un contratto di agenzia di durata non inferiore a dodici mesi, o dipendente di società controllata o collegata, ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, con un rapporto di collaborazione funzionale con il titolare dell'autorizzazione; b) la targa di prova è applicata posteriormente e in modo ben visibile. Per gli autotreni o autoarticolati, la targa è applicata posteriormente al veicolo rimorchiato. Per i veicoli già immatricolati, è posizionata in modo tale da non oscurare o rendere illeggibile la targa di immatricolazione o, quando previsto, la targa ripetitrice che, in ogni caso, durante la circolazione di prova non possono essere rimosse;	***D.P.R. 24 novembre 2001, n. 474*** *Art. 1* *4. [omissis] Sul veicolo è presente il titolare dell'autorizzazione medesima ovvero uno dei soggetti di cui al comma 1-bis, munito di apposita delega, o un dipendente, anch'esso munito di apposita delega, di società controllata o collegata, ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, che abbia un rapporto di collaborazione funzionale con il titolare dell'autorizzazione.* *Art. 2* *1. Il veicolo che circola su strada per le esigenze di cui al comma 1, dell'articolo 1, munito dell'autorizzazione, espone posteriormente una targa, trasferibile da veicolo a veicolo insieme con la relativa autorizzazione, recante una sequenza di caratteri alfanumerici corrispondente al numero dell'autorizzazione medesima. Per gli autotreni o autoarticolati, la targa è applicata posteriormente al veicolo rimorchiato. In caso di omissione, si applicano le sanzioni previste dall'articolo 100, comma 13, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.* ***Nuova introduzione***	**Il precetto è stato integrato al fine di precisare le regole di comportamento (mutuate dal DPR 474/2001) dalla cui inosservanza conseguono le sanzioni** **La disposizione serve ad evitare l'indebito utilizzo**

c) la targa di prova reca il sigillo identificativo con il codice riportato sull'autorizzazione. Il sigillo non può essere alterato o manomesso.		**della targa prova, cioè l'utilizzo contestuale della medesima targa riprodotta su più veicoli contemporaneamente.**
6. Gli autoveicoli, i motoveicoli, i rimorchi, i veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali, privi di immatricolazione sono muniti del foglio di via e della relativa targa provvisoria di cui al Titolo VI quando circolano per: a) operazioni di accertamento e di controllo della idoneità tecnica; b) trasferimento ai transiti di confine per l'esportazione; c) partecipazione a riviste previste dall'autorità militare, a mostre o a fiere autorizzate di veicoli nuovi ed usati, per i quali non è stata pagata la tassa di circolazione; per i veicoli di categoria N o O è consentito anche il trasporto di veicoli o loro parti.	*Art. 99* *1. Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi che circolano per le operazioni di accertamento e di controllo della idoneità tecnica, per recarsi ai transiti di confine per l'esportazione, per partecipare a riviste prescritte dall'autorità militare, a mostre o a fiere autorizzate di veicoli nuovi ed usati, per i quali non è stata pagata la tassa di circolazione, devono essere muniti di un foglio di via e di una targa provvisoria rilasciati da un ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri.* *1-ter. È consentito ai veicoli a motore e rimorchi di categoria N o O, muniti di foglio di via e targa provvisoria per partecipare a riviste prescritte dall'autorità militare, a mostre o a fiere autorizzate di veicoli nuovi ed usati, di trasportare altri veicoli o loro parti, anch'essi destinati alle medesime finalità*	
7. In mancanza del foglio di via, il veicolo si considera come non immatricolato. In mancanza della targa provvisoria, si applicano le disposizioni relative all'assenza di targa.		**Disposizione di coordinamento sistematico**
8. Durante la circolazione ai sensi del comma 5, sono rispettati il percorso e le prescrizioni tecniche indicate nel foglio di via.	*Art. 99* *2. Il foglio di via deve indicare il percorso, la durata e le eventuali prescrizioni tecniche. (omissis)* *4. Chiunque circola senza rispettare il percorso o le prescrizioni tecniche del foglio di via è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)*	

9. La circolazione con foglio di via di cui al comma 6 consente di derogare agli obblighi del presente Capo. In ogni caso, al veicolo si applicano le disposizioni sulle caratteristiche costruttive e funzionali e sulla dotazione di dispositivi di equipaggiamento essenziali per la sicurezza, nonché sulla perdurante efficienza del veicolo.	**Nuova introduzione**	**La disposizione serve a garantire la sicurezza della circolazione prevedendo un obbligo di efficienza e condizioni di sicurezza per i veicoli in circolazione provvisoria**
10. Gli autoveicoli, motoveicoli e i rimorchi per cui è stato rilasciato un documento di circolazione non valido per la circolazione ai sensi dell'articolo 56, comma 6, del decreto legislativo 15 dicembre 1997, n. 446, possono circolare solo nel rispetto delle condizioni di cui al comma 1.	**Nuova introduzione**	**La disposizione serve ad evitare che i veicoli in regime di minivoltura possano circolare liberamente senza l'esposizione della targa prova.**
11. Alle fabbriche costruttrici di veicoli a motore e di rimorchi è consentito, direttamente o avvalendosi di soggetti abilitati, trasportare veicoli nuovi di fabbrica per il tramite di veicoli nuovi di categoria N o O, provvisti del foglio di via e della targa provvisoria, per raggiungere i transiti di confine ai fini dell'esportazione.	*Art. 99* *1-bis. Alle fabbriche costruttrici di veicoli a motore e di rimorchi è consentito, direttamente o avvalendosi di altri soggetti abilitati, per il tramite di veicoli nuovi di categoria N o O provvisti del foglio di via e della targa provvisoria per recarsi ai transiti di confine per l'esportazione, il trasporto di altri veicoli nuovi di fabbrica destinati anch'essi alla medesima finalità.*	
Articolo 81 *Circolazione di veicoli immatricolati all'estero e nella disponibilità degli agenti diplomatici e consolari e di personale di Stati esteri e di organizzazioni internazionali*		
1. Al di fuori dei casi di cui al comma 3, il proprietario di ciclomotori, motoveicoli, autoveicoli, e rimorchi immatricolati in uno Stato estero, che ha acquisito residenza anagrafica in Italia, provvede all'immatricolazione, secondo le disposizioni del	*Art. 93-bis* *1. Fuori dei casi di cui al comma 3, gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi immatricolati in uno Stato estero di proprietà di persona che abbia acquisito residenza anagrafica in Italia sono ammessi a circolare sul territorio nazionale a condizione che entro tre mesi*	**La disposizione colma una lacuna della disciplina vigente, estendendo anche ai ciclomotori l'obbligo di immatricolazione in**

titolo VI, entro tre mesi dall'acquisizione della residenza in Italia.	*dall'acquisizione della residenza siano immatricolati secondo le disposizioni degli articoli 93 e 94.*	**Italia per i soggetti che acquisiscono la residenza nel territorio nazionale.**
2. A bordo dei ciclomotori, degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi immatricolati in uno Stato estero, condotti sul territorio nazionale da soggetto avente residenza anagrafica in Italia non coincidente con l'intestatario del veicolo stesso, è sempre custodito un documento, redatto o tradotto in lingua italiana, sottoscritto con data certa dall'intestatario, dal quale risultano il titolo e la durata della disponibilità del veicolo. In mancanza del documento di cui al primo periodo a bordo del veicolo, ovvero di registrazione nell'elenco di cui al comma 3, la disponibilità del veicolo si considera in capo al conducente, al quale è intimato l'obbligo di esibirlo presso un ufficio di polizia entro trenta giorni. In caso di mancata esibizione entro il termine prescritto, ovvero di esibizione di documentazione non conforme, l'obbligo di registrazione di cui al comma 3 è assolto immediatamente dal conducente.	*Art. 93-bis* *2. A bordo degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi immatricolati in uno Stato estero, condotti sul territorio nazionale da soggetto avente residenza anagrafica in Italia non coincidente con l'intestatario del veicolo stesso, deve essere custodito un documento, sottoscritto con data certa dall'intestatario, dal quale risultino il titolo e la durata della disponibilità del veicolo. (omissis)*	**La disposizione estende ai ciclomotori gli obblighi documentali previsti per i veicoli immatricolati all'estero e ne rafforza l'efficacia, richiedendo che il titolo di disponibilità del veicolo sia documentato mediante atti immediatamente verificabili dagli organi di controllo anche mediante la loro redazione o traduzione in lingua italiana.**
3. Quando la disponibilità del veicolo da parte di una persona fisica o giuridica residente o avente sede in Italia supera un periodo di trenta giorni, anche non continuativi, nell'anno solare, il titolo e la durata della disponibilità sono registrati, a cura dell'utilizzatore, nel Registro dei Veicoli Esteri, REVE, di cui all'articolo 239. La registrazione è subordinata ad una immatricolazione in corso di validità del veicolo nello Stato estero, risultante dalla relativa documentazione di circolazione, nonché alla copertura assicurativa di cui all'articolo 72, comma 4, in corso di validità. Per i veicoli già immatricolati in Italia e reimmatricolati	*Art. 93-bis* *2.(omissis) Quando la disponibilità del veicolo da parte di persona fisica o giuridica residente o avente sede in Italia supera un periodo di trenta giorni, anche non continuativi, nell'anno solare, il titolo e la durata della disponibilità devono essere registrati, a cura dell'utilizzatore, in apposito elenco del sistema informativo del P.R.A. di cui all'articolo 94, comma 4-ter.*	

in altri Stati, la registrazione è altresì subordinata all'avvenuta cancellazione dai pubblici registri ai sensi dell'articolo 82, comma 2. Ogni successiva variazione della disponibilità del veicolo registrato è annotata entro tre giorni a cura di chiunque cede la disponibilità del veicolo stesso. In caso di trasferimento della residenza o di sede, se si tratta di persona giuridica, all'annotazione provvede chi ha la disponibilità del veicolo. La cessazione della copertura assicurativa di cui all'articolo 72, comma 4, nonché ogni variazione incidente sulla validità dell'immatricolazione del veicolo nello Stato estero, sono annotate, a cura dell'utilizzatore, entro tre giorni dalla relativa decorrenza e determinano la sospensione dall'iscrizione al REVE. Ai veicoli immatricolati in uno Stato estero, per tutto il tempo in cui risultano registrati nel REVE, si applicano le disposizioni previste dal presente codice per i veicoli immatricolati in Italia.	*Ogni successiva variazione della disponibilità del veicolo registrato deve essere annotata entro tre giorni a cura di chiunque cede la disponibilità del veicolo stesso. In caso di trasferimento della residenza o di sede se si tratta di persona giuridica, all'annotazione provvede chi ha la disponibilità del veicolo. In mancanza di idoneo documento a bordo del veicolo ovvero di registrazione nell'elenco di cui all'articolo 94, comma 4-ter, la disponibilità del veicolo si considera in capo al conducente e l'obbligo di registrazione deve essere assolto immediatamente dallo stesso. Ai veicoli immatricolati in uno Stato estero si applicano le medesime disposizioni previste dal presente codice per i veicoli immatricolati in Italia per tutto il tempo in cui risultano registrati nell'elenco dei veicoli di cui all'articolo 94, comma 4-ter*	
4. Le disposizioni di cui al comma 3 si applicano anche ai lavoratori subordinati o autonomi che esercitano un'attività professionale nel territorio di uno Stato limitrofo o confinante e che circolano con veicoli di loro proprietà ivi immatricolati. I soggetti di cui al primo periodo perfezionano la registrazione entro sessanta giorni dall'acquisizione della proprietà del veicolo.	*Art. 93-bis* *3. Le disposizioni di cui al comma 2 si applicano altresì ai lavoratori subordinati o autonomi che esercitano un'attività professionale nel territorio di uno Stato limitrofo o confinante e che circolano con veicoli di loro proprietà ivi immatricolati. Tali soggetti hanno obbligo di registrazione entro sessanta giorni dall'acquisizione della proprietà del veicolo. (omissis)*	
5. I veicoli registrati ai sensi del comma 3 possono essere condotti anche dai familiari conviventi dei predetti soggetti che hanno residenza in Italia.	*Art. 93-bis* *3. (omissis). I veicoli registrati ai sensi del comma 2 possono essere condotti anche dai familiari conviventi dei predetti soggetti che hanno residenza in Italia.*	

6. Le targhe dei veicoli di cui ai commi 1, 2 e 3 devono essere chiaramente leggibili e contenere il contrassegno di immatricolazione composto da cifre arabe e da caratteri latini maiuscoli.	*Art. 93-bis* *4. Le targhe dei veicoli di cui ai commi 1, 2 e 3 devono essere chiaramente leggibili e contenere il contrassegno di immatricolazione composto da cifre arabe e da caratteri latini maiuscoli, secondo le modalità da stabilire nel regolamento. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni di cui all'articolo 100, commi 11 e 15.*	
7. Le disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3 non si applicano: a) ai cittadini residenti nel comune di Campione d'Italia; b) ai conducenti dei veicoli immatricolati nello Stato Città del Vaticano; c) al personale civile e militare dipendente da pubbliche amministrazioni in servizio all'estero, di cui all'articolo 1, comma 9, della legge 27 ottobre 1988, n. 470; d) al personale delle Forze armate e di polizia in servizio all'estero, presso organismi internazionali o basi militari; e) ai familiari conviventi all'estero con il personale di cui alle lettere b) e c); f) se il proprietario del veicolo, residente all'estero, è presente a bordo.	*Art. 93-bis* *5. Le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 non si applicano:* *a) ai cittadini residenti nel comune di Campione d'Italia;* **Nuova introduzione** *b) al personale civile e militare dipendente da pubbliche amministrazioni in servizio all'estero, di cui all'articolo 1, comma 9, lettere a) e b), della legge 27 ottobre 1988, n. 470;* *c) al personale delle Forze armate e di polizia in servizio all'estero presso organismi internazionali o basi militari;* *d) ai familiari conviventi all'estero con il personale di cui alle lettere b) e c);* *e) qualora il proprietario del veicolo, residente all'estero, sia presente a bordo.*	**È stata inserita una deroga per i veicoli immatricolati nello Stato Città del Vaticano sulla base dei rapporti con la Santa Sede.**

8.	Le disposizioni di cui ai commi 2 e 3 non si applicano ai conducenti residenti in Italia da oltre sessanta giorni che si trovano alla guida di veicoli immatricolati nella Repubblica di San Marino e nella disponibilità di imprese aventi sede nel territorio sammarinese, con le quali sono legati da un rapporto di lavoro subordinato o di collaborazione continuativa.	*Art. 93-bis* *6. Le disposizioni di cui al comma 2 non si applicano ai conducenti residenti in Italia da oltre sessanta giorni che si trovano alla guida di veicoli immatricolati nella Repubblica di San Marino e nella disponibilità di imprese aventi sede nel territorio sammarinese, con le quali sono legati da un rapporto di lavoro subordinato o di collaborazione continuativa.*	
9.	Fuori dei casi di cui ai commi da 1 a 8, fermo restando quanto previsto dalle norme doganali e dalle disposizioni di cui all'articolo 154, comma 2, del decreto legislativo 19 gennaio 2026, n. 10, i ciclomotori, i motoveicoli, gli autoveicoli, e i rimorchi immatricolati o immessi in circolazione in uno Stato estero sono ammessi a circolare in Italia per la durata massima di un anno, in base al certificato di immatricolazione o ai documenti di circolazione dello Stato di origine, in conformità alle Convenzioni internazionali in vigore per l'Italia.	*Art. 132* *1. Fuori dei casi di cui all'articolo 93-bis, gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi immatricolati in uno Stato estero e per i quali si sia già adempiuto alle formalità doganali o a quelle di cui all'articolo 53, comma 2, del decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 ottobre 1993, n. 427, se prescritte, sono ammessi a circolare in Italia per la durata massima di un anno, in base al certificato di immatricolazione dello Stato di origine, in conformità alle Convenzioni internazionali ratificate dall'Italia.*	**Nella disposizione, che riproduce il contenuto di quella vigente, è stata inserita la medesima facoltà anche per i ciclomotori.**
10.	I ciclomotori, i motoveicoli, gli autoveicoli e i rimorchi immatricolati in uno Stato estero di proprietà del personale straniero o dei familiari conviventi, in servizio presso organismi o basi militari internazionali aventi sede in Italia, sono ammessi a circolare per la durata del mandato.	*Art. 132* *2. Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi immatricolati in uno Stato estero, per i quali si sia adempiuto alle formalità doganali o a quelle di cui all'articolo 53, comma 2, del citato decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331, se prescritte, di proprietà del personale straniero o dei familiari conviventi, in servizio presso organismi o basi militari internazionali aventi sede in Italia, sono ammessi a circolare per la durata del mandato.*	**Nella disposizione, che riproduce il contenuto di quella vigente, è stata inserita la medesima facoltà anche per i ciclomotori.**
11.	Le targhe dei veicoli di cui ai commi 9 e 10 devono essere chiaramente leggibili e contenere il	*Art. 132*	

	contrassegno di immatricolazione composto da cifre arabe e da caratteri latini maiuscoli. Si applicano le disposizioni di cui al comma 6.	*3. Le targhe dei veicoli di cui ai commi 1 e 2 devono essere chiaramente leggibili e contenere il contrassegno di immatricolazione composto da cifre arabe e da caratteri latini maiuscoli, secondo le modalità da stabilire nel regolamento. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni di cui all'articolo 100, commi 11 e 15.*	
12.	Ai veicoli che violano le disposizioni dei commi 9, 10 e 11 è interdetto l'accesso sul territorio nazionale.	*Art. 132* *4. Il mancato rispetto delle disposizioni di cui al comma 1 comporta l'interdizione all'accesso sul territorio nazionale.*	
13.	Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi immatricolati in uno Stato estero possono circolare in Italia se muniti posteriormente della sigla distintiva dello Stato di origine conforme alle disposizioni delle convenzioni internazionali. Le disposizioni di cui al primo periodo non si applicano ai veicoli immatricolati in uno Stato membro dell'Unione europea in conformità alla normativa unionale vigente.	*Art. 133* *1. Gli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero, quando circolano in Italia, devono essere muniti posteriormente della sigla distintiva dello Stato di origine.* *2. La sigla deve essere conforme alle disposizioni delle convenzioni internazionali.*	
14.	Le disposizioni del presente articolo non si applicano agli autoveicoli appartenenti, o comunque nella disponibilità, degli agenti diplomatici, degli agenti consolari di carriera o di altre persone che godono, nei limiti previsti dalle norme internazionali, delle immunità spettanti ai predetti agenti. Gli autoveicoli di cui al primo periodo possono circolare nel territorio italiano e, decorsi novanta giorni dall'ingresso in Italia, possono circolare a condizione che siano muniti di uno speciale documento di circolazione e della	**Nuova introduzione**	**La disposizione serve a chiarire che i veicoli con targa diplomatica o consolare sono paragonati ai veicoli immatricolati in Italia e non sono soggetti alle disposizioni previste per i veicoli immatricolati all'estero.**

	relativa targa di riconoscimento, nel rispetto delle caratteristiche di cui al titolo VI.		
15.	La validità delle speciali targhe di riconoscimento e dei documenti di circolazione rilasciati ai sensi del comma 14 cessa nel momento in cui vengono meno i presupposti e le condizioni di cui al medesimo comma 14. La restituzione delle targhe e dei documenti di cui al primo periodo ha luogo non oltre il termine di novanta giorni dalla data di cessazione di validità. Decorso tale termine, è vietata la circolazione sul territorio nazionale degli autoveicoli di cui al comma 14.	*Art. 131* *4. La validità delle speciali targhe di riconoscimento e delle carte di circolazione rilasciate a norma del comma 2 scade al momento in cui cessa lo status diplomatico di colui al quale il veicolo appartiene. La relativa restituzione deve aver luogo non oltre il termine di novanta giorni dalla scadenza.* **Nuova introduzione**	**La previsione serve a introdurre una specifica sanzione per il mancato adempimento dell'obbligo di restituzione**
16.	In alternativa all'adempimento degli obblighi previsti dai commi 1 e 3, o delle violazioni delle disposizioni di cui ai commi 9 e 10, l'intestatario del documento di circolazione estero può chiedere all'organo accertatore di essere autorizzato a lasciare per la via più breve il territorio dello Stato e a condurre il veicolo oltre i transiti di confine. È vietata la circolazione sul territorio italiano decorsi trenta giorni dalla data di rilascio dell'autorizzazione di cui al primo periodo ovvero in difformità dalle relative prescrizioni.	*Art. 93-bis.* *7. [omissis] l'intestatario del documento di circolazione estero può chiedere all'organo accertatore di essere autorizzato a lasciare per la via più breve il territorio dello Stato e a condurre il veicolo oltre i transiti di confine. Qualora, entro il termine di trenta giorni decorrenti dalla data della violazione, il veicolo non sia immatricolato o registrato in Italia o, qualora autorizzato, lo stesso non sia condotto oltre i transiti di confine, si applica la sanzione accessoria della confisca amministrativa. Chiunque circola durante il periodo di sequestro amministrativo ovvero violando le prescrizioni imposte dall'autorizzazione rilasciata per condurre il veicolo oltre i transiti di confine è soggetto alle sanzioni di cui all'articolo 213, comma 8.*	

	Art. 132 *5. Chiunque viola le disposizioni di cui ai commi 1 e 2 è soggetto alle sanzioni di cui al comma 7 dell'articolo 93-bis.*	
Articolo 82 *Obblighi conseguenti alla cessazione e alla cancellazione dei veicoli dai pubblici registri*		
1. La cessazione dalla circolazione dei veicoli a motore, dei rimorchi e dei semirimorchi è effettuata secondo le disposizioni del titolo VI. 2. Non possono circolare nel territorio nazionale i veicoli già immatricolati in Italia, e reimmatricolati in altri Stati, in assenza di cancellazione dai pubblici registri. Fino alla cancellazione dai pubblici registri, resta obbligato in solido il soggetto che risulta ultimo intestatario del veicolo nei pubblici registri.	*Art. 103* *1. Per esportare definitivamente all'estero autoveicoli, motoveicoli o rimorchi, l'intestatario o l'avente titolo chiede all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e del personale la cancellazione dall'archivio nazionale dei veicoli e dal P.R.A., restituendo le relative targhe e la carta di circolazione, secondo le procedure stabilite dal Dipartimento stesso nel rispetto delle vigenti norme comunitarie in materia. (omissis).* **Nuova introduzione**	**La previsione serve ad individuare un obbligato in solido in Italia.**
Articolo 83 *Rispetto dei limiti di dimensione e massa*		
1. Al di fuori dei casi di cui all'articolo 2.IX.9, è vietato circolare con veicoli che, compreso il carico: a) superano, per dimensione, i limiti di sagoma; b) hanno massa oltre i limiti fissati dal titolo VI.	*Art. 61* *7. Chiunque circola con un veicolo o con un complesso di veicoli compreso il carico che supera i limiti di sagoma stabiliti dal presente articolo, salvo che lo stesso costituisca trasporto eccezionale, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis). Per la prosecuzione del viaggio si applicano le disposizioni contenute nell'articolo 164, comma 9.*	

	Art. 62 *7. Chiunque circola con un veicolo che supera compreso il carico, salvo quanto disposto dall'art. 167, i limiti di massa stabiliti dal presente articolo e dal regolamento è soggetto alle sanzioni previste dall'art. 10.*	
2. Al di fuori dei casi di cui al comma 1, lettera b), sui veicoli a trazione animale il trasporto di cose non può superare la massa complessiva a pieno carico indicata nella targa.	*Art. 166* *1. Sui veicoli a trazione animale il trasporto di cose non può superare la massa complessiva a pieno carico indicata nella targa.* *2. Chiunque circola con un veicolo che supera la massa complessiva a pieno carico indicato nella targa, ove non ricorra alcuna delle ipotesi di violazione di cui all'art. 62, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma*	
3. Al di fuori dei casi previsti dal comma 1, lettera b), i veicoli a motore e i rimorchi non possono superare la massa complessiva indicata sul documento di circolazione. I veicoli a motore ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica o ibrida, dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico non superiore del 10 per cento a quella indicata nel documento unico di circolazione.	*Art. 167* *1. I veicoli a motore ed i rimorchi non possono superare la massa complessiva indicata sulla carta di circolazione.* *1-bis. Nel rilevamento della massa dei veicoli effettuato con gli strumenti di cui al comma 12 si applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-bis si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato.* *2-bis. I veicoli di cui al comma 2, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi quella indicata nella carta di circolazione più una tonnellata. Si applicano le sanzioni di cui al comma 2.* *3. Per i veicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 10 t, le sanzioni amministrative previste nel comma 2 sono applicabili allorché l'eccedenza non*	

	superi rispettivamente il 5, il 15, il 25 per cento, oppure superi il 25 per cento della massa complessiva *3-bis. I veicoli di cui al comma 3, se ad alimentazione esclusiva o doppia a metano, GPL, elettrica e ibrida e dotati di controllo elettronico della stabilità, possono circolare con una massa complessiva a pieno carico che non superi del 10 per cento quella indicata nella carta di circolazione. Si applicano le sanzioni di cui al comma 3.* *10-bis. Per i veicoli di cui al comma 2-bis l'eccedenza di massa ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui al comma 10 è pari al 5 per cento più una tonnellata della massa complessiva a pieno carico indicata sulla carta di circolazione* *11. Le sanzioni amministrative previste nel presente articolo sono applicabili anche ai trasporti ed ai veicoli eccezionali, definiti all'articolo 10, quando venga superata la massa complessiva massima indicata nell'autorizzazione. La prosecuzione del viaggio è subordinata al rilascio di una nuova autorizzazione* *13. Ai veicoli immatricolati all'estero si applicano tutte le norme previste dal presente articolo.*	
4. Ai fini di cui al comma 3, i complessi veicolari dotati di un veicolo trattore diverso dai veicoli di cui al comma 3, secondo periodo, sono considerati come un unico veicolo. In ogni caso, si considera in eccedenza di massa il complesso veicolare se l'eccedenza riguarda anche uno solo dei veicoli.	*Art. 167* *6. La sanzione di cui al comma 5 si applica anche nell'ipotesi di eccedenze di massa di uno solo dei veicoli, anche se non ci sia di eccedenza di massa nel complesso*	
5. Quando un autotreno o un articolato è costituito da un veicolo trattore di cui al comma 3, secondo periodo, l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i veicoli del complesso, applicando le tolleranze previste per il veicolo trattore.	*Art. 167* *5. [omissis] La medesima sanzione si applica anche nel caso in cui un autotreno o un articolato sia costituito da un veicolo trainante di cui al comma 2-bis; in tal caso l'eccedenza di massa è calcolata separatamente tra i*	

	veicoli del complesso, applicando le tolleranze di cui al comma 2-bis per il veicolo trattore.	
6. Ai fini di cui al presente articolo, le masse complessive a pieno carico indicate nelle carte di circolazione, nonché i valori numerici ottenuti mediante l'applicazione di qualsiasi percentuale, si considerano sempre arrotondati ai cento chilogrammi superiori.	*Art. 167* *8. Agli effetti delle sanzioni amministrative previste dal presente articolo le masse complessive a pieno carico indicate nelle carte di circolazione, nonché i valori numerici ottenuti mediante l'applicazione di qualsiasi percentuale, si devono considerare arrotondati ai cento chilogrammi superiori.*	
Articolo 84 *Traino di rimorchi e traino di veicoli in avaria*		
1. Al di fuori dei casi di cui al comma 6, è vietato trainare un veicolo che non è un rimorchio.	*Art. 63* *1. Nessun veicolo può trainare o essere trainato da più di un veicolo, salvo che ciò risulti necessario per l'effettuazione dei trasporti eccezionali di cui all'art. 10 e salvo quanto disposto dall'art. 105.* *2. Un autoveicolo può trainare un veicolo che non sia rimorchio se questo non è più atto a circolare per avaria o per mancanza di organi essenziali, ovvero nei casi previsti dall'art. 159. [omissis]*	
2. Fatte salve le disposizioni relative al traino dei veicoli agricoli e forestali, è vietato circolare con un rimorchio agganciato ad una motrice: a) senza osservare le prescrizioni e le condizioni di cui all'articolo 201; b) violando le prescrizioni relative alla massa rimorchiabile indicate nel documento di	*Art. 63* *4. Nel regolamento sono stabiliti i criteri per la determinazione della massa limite rimorchiabile, nonché le modalità e procedure per l'agganciamento.* *5. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).* *Art. 93* *8. Chiunque circola con un rimorchio agganciato ad una motrice le cui caratteristiche non siano indicate, ove prescritto, nella carta di circolazione è soggetto alla*	**La disposizione colma una lacuna sanzionatoria della disciplina vigente, rendendo espressamente sanzionata la violazione dei limiti di massa rimorchiabile previsti dal vigente regolamento di esecuzione del Codice della strada.**

circolazione, salvi i casi di traino per incombente situazione di emergenza o per avaria.	*sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)* *Art. 219 Reg Es* *1. Il valore massimo ammissibile della massa rimorchiabile, nonché le modalità e le procedure per l'agganciamento dei rimorchi sono stabiliti nell'appendice III al presente titolo.* *2. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio provvedimento, può emanare disposizioni per l'indicazione, sulla carta di circolazione dei rimorchi o dei semirimorchi, dei tipi o delle classi di appartenenza delle motrici idonee al traino degli stessi, in relazione alle caratteristiche necessarie a garantire le condizioni di sicurezza di circolazione del complesso e della capacità di trazione della motrice.*	
3. Fermo restando quanto previsto dal comma 2, alla formazione di complessi veicolari si applicano le disposizioni relative all'agganciamento di cui al titolo VI.	*Art. 63* *4. Nel regolamento sono stabiliti i criteri per la determinazione della massa limite rimorchiabile, nonché le modalità e procedure per l'agganciamento.* *5. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)* *Art. 219 Reg Es* *1. Il valore massimo ammissibile della massa rimorchiabile, nonché le modalità e le procedure per l'agganciamento dei rimorchi sono stabiliti nell'appendice III al presente titolo.* *2. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio provvedimento, può emanare disposizioni per l'indicazione, sulla carta di circolazione dei rimorchi o dei semirimorchi, dei tipi o delle classi di appartenenza delle motrici idonee al traino degli stessi, in relazione*	

	alle caratteristiche necessarie a garantire le condizioni di sicurezza di circolazione del complesso e della capacità di trazione della motrice. *3. Gli abbinamenti di veicoli che, singolarmente o nel complesso, superino i limiti stabiliti dagli articoli 61 o 62 del codice sono consentiti, a seguito di visita e prova da effettuarsi presso un ufficio provinciale della Direzione generale della M.C.T.C., nel rispetto delle condizioni previste al comma 6, dell'appendice III al presente titolo con esclusione delle lettere b), e) ed f) dello stesso comma, nonché delle altre prescrizioni riguardanti i veicoli eccezionali o adibiti ai trasporti eccezionali, ivi comprese quelle dettate in proposito dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della M.C.T.C. L'autorizzazione alla circolazione del complesso deve essere annotata sulla carta di circolazione del rimorchio o del semirimorchio con le modalità dettate dalle prescrizioni predette.*	
4. Non possono circolare su strada i complessi veicolari formati da veicoli a motore e veicoli trainati tecnicamente non compatibili tra loro. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 215, i veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali possono trainare soltanto veicoli appartenenti alla medesima categoria.	**Nuova introduzione**	**La disposizione serve a vietare l'aggancio misto per questa tipologia di veicoli.**
5. Fatte salve le disposizioni relative al traino dei veicoli agricoli e forestali e dei trenini turistici, nonché le esigenze connesse ai trasporti eccezionali, nessun veicolo può trainare o essere trainato da più di un veicolo.	*Art. 63* *1. Nessun veicolo può trainare o essere trainato da più di un veicolo, salvo che ciò risulti necessario per l'effettuazione dei trasporti eccezionali di cui all'art. 10 e salvo quanto disposto dall'art. 105.*	
1. Il traino di un veicolo da parte di un altro, per incombente situazione di emergenza o per avaria, è svolto nel rispetto delle seguenti modalità:		

a) il traino è assicurato attraverso un solido collegamento tra i veicoli, da effettuarsi mediante aggancio con fune, catena, cavo, barra rigida od altro analogo attrezzo, purché idoneamente segnalati in modo da essere avvistati e risultare chiaramente percepibili da parte degli altri utenti della strada; la solidità dell'attacco, le modalità del traino, la condotta e le cautele di guida devono rispettare le esigenze di sicurezza della circolazione;	*Art. 165* *1. Al di fuori dei casi previsti dall'art. 63, il traino, per incombente situazione di emergenza, di un veicolo da parte di un altro deve avvenire attraverso un solido collegamento tra i veicoli stessi, da effettuarsi mediante aggancio con fune, catena, cavo, barra rigida od altro analogo attrezzo, purché idoneamente segnalati in modo tale da essere avvistati e risultare chiaramente percepibili da parte degli altri utenti della strada.* *Art. 63* *2. […] La solidità dell'attacco, le modalità del traino, la condotta e le cautele di guida devono rispondere alle esigenze di sicurezza della circolazione.*	
b) il veicolo trainato mantiene attivata, per tutta l'operazione di traino, la segnalazione luminosa di pericolo in dotazione al veicolo, oppure, in mancanza di tale segnalazione, mantiene esposto sul lato rivolto alla circolazione il pannello di cui all'articolo 58, comma 9, lettera a), ovvero il segnale mobile di cui all'articolo 73, comma 6; c) il veicolo trainante, se ne è munito, mantiene attivato l'apposito dispositivo a luce gialla lampeggiante disciplinato dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289; d) il conducente del veicolo trainante è munito della patente che abilita al traino di un rimorchio, salvo che il traino non riguardi un autoveicolo nel quale è presente un conducente, munito della relativa patente di guida e in grado di azionare i dispositivi di frenatura e di sterzo del veicolo trainato, in modo	*Art. 165* *2. Durante le operazioni di traino il veicolo trainato deve mantenere attivato il dispositivo luminoso a luce intermittente di cui all'art. 151, lettera f), oppure, in mancanza di tale segnalazione, mantenere esposto sul lato rivolto alla circolazione il pannello di cui all'art. 164, comma 6, ovvero il segnale mobile di cui all'art. 162.* *Il veicolo trainante, ove ne sia munito, deve mantenere attivato l'apposito dispositivo a luce gialla prescritto dal regolamento per i veicoli di soccorso stradale.* *Art. 308 Reg. Es.* *4. Le disposizioni di cui all'articolo 116, commi 3 e 4, del codice, si applicano anche nel caso di complessi formati da autoveicolo, anche non classificato per il soccorso stradale, e da rimorchio costituito da veicolo in avaria. È sufficiente che il conducente del complesso sia in*	

da costituire valido ausilio per la corretta marcia del complesso stesso.	*possesso della sola patente di guida del veicolo traente isolato, quando venga rimorchiato un autoveicolo su cui sia presente altro conducente, munito della relativa patente di guida ed in grado di azionare i dispositivi di frenatura e di sterzo del veicolo trainato, così da costituire valido ausilio per la corretta marcia del complesso stesso.*	
2. Il traino dei veicoli in avaria è sempre vietato sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali. Il divieto di cui al primo periodo non si applica ai soggetti di cui all'articolo 54, commi 10 e 11, nel rispetto delle modalità e alle condizioni ivi previste.	*Art. 176* *12. I conducenti dei veicoli adibiti ai servizi dell'autostrada, purché muniti di specifica autorizzazione dell'ente proprietario, sono esentati, quando sussistano effettive esigenze di servizio, dall'osservanza delle norme del presente articolo relative al divieto di effettuare:* *a) omissis;* *b) omissis;* *c) il traino dei veicoli in avaria.*	
3. Le disposizioni di cui ai commi 1, 2 3, 4, 5 e 7 non si applicano in caso di rimozione forzata del veicolo ai sensi dell'articolo 132 e in caso di interventi di emergenza realizzati sotto il diretto controllo degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27.	**Nuova introduzione**	**Considerato che la rimozione forzata avviene per disposizione e sotto la vigilanza dell'organo di polizia stradale, la disposizione serve a derogare ai divieti di traino ad eccezione delle condizioni di sicurezza.**
4. 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	*Art. 138* *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*	

restando i limiti di dimensioni e massa previsti per i medesimi veicoli.	*massima superiore alla larghezza del veicolo trainante, fermi restando i limiti di cui agli articoli 61 e 62.*	
Articolo 85 *Uso dei veicoli*		
1. Fatto salvo quanto previsto da leggi speciali e dalle disposizioni del titolo VIII, i veicoli a motore e i rimorchi sono utilizzati conformemente alle prescrizioni di utilizzo o di esercizio contenute nei documenti di circolazione. In caso di violazione, quando la prescrizione riguarda le caratteristiche costruttive e funzionali e i dispositivi di equipaggiamento essenziali per la sicurezza, il veicolo è immediatamente fermato e allontanato dalla strada.	**Nuova introduzione**	**La disposizione serve a colmare una lacuna del vigente art. 82 che, nel punire, l'uso diverso, non considera le eventuali prescrizioni di utilizzo contenute nel documento di circolazione.**
2. Fatto salvo quanto previsto da leggi speciali e dalle disposizioni del titolo VIII, è vietato utilizzare un veicolo per una destinazione o per un uso diversi da quelli indicati nei documenti di circolazione.	*Art. 82* *8. Ferme restando le disposizioni di leggi speciali, chiunque utilizza un veicolo per una destinazione o per un uso diversi da quelli indicati sulla carta di circolazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma (omissis).* *9. Chiunque, senza l'autorizzazione di cui al comma 6, utilizza per il trasporto di persone un veicolo destinato al trasporto di cose è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma (omissis).*	
3. È vietato circolare con carri allegorici senza l'autorizzazione di cui all'articolo 215 ovvero in violazione delle prescrizioni indicate nel titolo autorizzativo o nel medesimo articolo 215.	**Nuova introduzione**	**La disposizione serve a regolamentare la circolazione dei carri allegorici la cui disciplina è contenuta nel titolo VI.**
4. Sugli autoveicoli destinati al trasporto di cose, è vietato il trasporto di persone diverse da quelle addette alle operazioni di carico e scarico, all'uso o al trasporto delle cose stesse.	*Art. 82* *6. Previa autorizzazione dell'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri, gli autocarri possono essere utilizzati, in via eccezionale e temporanea, per il trasporto di persone. (omissis)*	

	9. Chiunque, senza l'autorizzazione di cui al comma 6, utilizza per il trasporto di persone un veicolo destinato al trasporto di cose è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).	
Articolo 86 *Domicilio digitale relativo ai veicoli immatricolati in Italia o iscritti al Registro dei Veicoli Esteri (REVE)*	**Nuova introduzione**	**La disposizione introduce la facoltà per l'utente di eleggere un valido domicilio digitale per ricevere gli avvisi e le notificazioni riguardanti il veicolo.**
1. Al proprietario di un veicolo immatricolato in Italia e a chiunque, in sua vece, ne ha la disponibilità ai sensi dell'articolo 126, comma 2, lettera e), in occasione della richiesta di rilascio dei documenti di circolazione o della targa, ovvero dell'aggiornamento degli stessi, della revisione o di ogni altra operazione riguardante il veicolo e i relativi documenti, il competente Ufficio fornisce informazioni all'utente in merito alla facoltà di eleggere un valido domicilio digitale ai sensi dell'articolo 3-*bis* del codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82. In caso di elezione di un domicilio digitale ai sensi del primo periodo tutti gli avvisi e le notificazioni riguardanti il veicolo sono comunicati al predetto domicilio.		
Articolo 87 *Circolazione dei veicoli a guida automatizzata*	**Nuova introduzione**	**La disposizione è volta a disciplinare le condizioni di circolazione dei veicoli a guida automatizzata e a garantire che, anche in presenza di sistemi di guida autonoma, sia**

		sempre individuabile un soggetto responsabile in grado di intervenire nelle situazioni di emergenza e di rispondere della circolazione del veicolo.
1. Fermo restando quanto previsto dal comma 3, lettera b), i veicoli completamente automatizzati di cui all'articolo 202 possono circolare esclusivamente negli ambiti d'impiego previsti in applicazione delle disposizioni adottate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto di quanto previsto dalla normativa europea.		
2. La circolazione dei veicoli omologati e dei mezzi di trasporto innovativi, non omologati e non omologabili, allestiti con tecnologie di guida automatica o connessa tecnologia, è consentita alle condizioni di cui all'articolo 202.		
3. Ai fini della circolazione dei veicoli automatizzati al di fuori degli ambiti della sperimentazione di cui al presente articolo: a) fino alla data in cui il decreto di cui all'articolo 290, comma 10, acquista efficacia, al veicolo sovrintende in presenza una persona con funzioni di controllore, in possesso dei requisiti individuati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; b) dalla data in cui il decreto di cui all'articolo 290, comma 10 acquista efficacia, al veicolo sovrintende, anche da remoto, una persona con		

	funzioni di controllore, in possesso dei requisiti individuati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.		
4.	Il controllore di cui al comma 3, lettera a), interviene prontamente assumendo la guida del veicolo nelle situazioni di emergenza. Il controllore di cui al comma 3, lettera b), è responsabile della circolazione del veicolo anche quando la medesima si svolge in modalità completamente automatizzata. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni del presente codice, il controllore è equiparato al conducente.		

CAPO VII

REGOLARITA' DELLA DOCUMENTAZIONE, DEI VEICOLI E CONTRAFFAZIONE

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 88 *Modifiche e alterazioni dei veicoli*	**Nuova introduzione**	**La disposizione, oggi prevista solo per i ciclomotori alterati, viene estesa a tutte le categorie di veicoli.**
1. Ai fini di cui al presente codice, i veicoli che, per effetto di modifiche delle caratteristiche costruttive e funzionali, assumono caratteristiche proprie di una diversa categoria, si considerano appartenenti a tale categoria, anche se non possono essere regolarizzati.		

Articolo 89 *Alterazione dei dati identificativi e abusiva fabbricazione di targhe*		
1. Fermo restando quanto previsto dal codice penale, è vietato circolare con un veicolo in cui la targhetta del costruttore, ovvero il numero di identificazione del telaio sono stati contraffatti, asportati in tutto o in parte, sostituiti, alterati, cancellati o resi illeggibili.	*Art. 74* *6. Chiunque contraffà, asporta, sostituisce, altera, cancella o rende illeggibile la targhetta del costruttore, ovvero il numero di identificazione del telaio, è punito, se il fatto non costituisce reato, con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma (omissis).*	
2. Fermo restando quanto previsto dal codice penale, è vietato circolare con veicoli dotati di targhe, targhe prova, o contrassegni per cicli a propulsione alterati, manomessi oppure non riferiti a quel veicolo.	*Art. 67* *6. Chiunque abusivamente fabbrica o vende targhe per veicoli a trazione animale o slitte, ovvero usa targhe abusivamente fabbricate, è soggetto, ove il fatto non costituisca reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma (omissis)* *Art. 97* *9. Chiunque circola con un ciclomotore munito di targa non propria è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).* *11. Chiunque fabbrica o vende targhe con caratteristiche difformi da quelle indicate dal regolamento, ovvero circola con un ciclomotore munito delle suddette targhe è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).* *Art. 100* *11. Chiunque viola le disposizioni dei commi 1, 2, 3, 4 e 9, lettera b) è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).* *12. Chiunque circola con un veicolo munito di targa non propria o contraffatta è punito con la sanzione*	

	amministrativa del pagamento di una somma da (omissis) *13. Chiunque viola le disposizioni dei commi 5 e 10 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).*	
3. Al di fuori dei casi di cui al comma 2, è vietato collocare sulle targhe, sulle targhe prova o sui contrassegni per monopattini elettrici o cicli a propulsione adesivi, stemmi o altri elementi distintivi, che determinano limitazioni di visibilità della sequenza alfanumerica.	*Art. 100* *10. Sugli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi è vietato apporre iscrizioni, distintivi o sigle che possano creare equivoco nella identificazione del veicolo. (omissis)* *13. Chiunque viola le disposizioni dei commi 5 e 10 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 26 a € 102.*	**La disposizione vigente è stata estesa anche ai contrassegni per monopattini elettrici o cicli a propulsione adesivi.**
4. Fuori dai casi di cui al comma 2, e fatto salvo quanto previsto dagli articoli 81, commi 6 e 11, e 91, è vietato circolare con un veicolo munito di una targa o contrassegno identificativo non prodotti dallo Stato italiano. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano alle targhe prova di cui all'articolo 251 e alle targhe ripetitrici di cui all'articolo 230.	**Nuova introduzione**	**La disposizione serve a sanzionare le condotte di chi appone una targa contenente la medesima sequenza ma prodotta da privati**
Articolo 90 *Circolazione con documenti di circolazione e di guida provvisori alterati, manomessi o contraffatti*		
1. Al di fuori dei casi di cui all'articolo 227, è vietato circolare con la ricevuta o l'estratto dei documenti di circolazione o di guida, ovvero con qualsiasi altro documento provvisorio, rilasciato dai competenti Uffici della Motorizzazione del Ministero delle	*Art. 92* *1. Quando per ragione d'ufficio i documenti di circolazione, la patente di guida e il certificato di abilitazione professionale, ovvero uno degli altri documenti previsti dall'art. 180, vengono consegnati agli uffici che ne hanno curato il rilascio per esigenze inerenti alle loro rispettive attribuzioni, questi ultimi provvedono*	**La disposizione vigente è stata riformulata al fine di introdurre un espresso divieto di utilizzo di ricevute, estratti e documenti**

infrastrutture e dei trasporti ovvero dagli STA, che sono stati falsificati, manomessi ovvero alterati.	*a fornire, previo accertamento degli adempimenti prescritti, un estratto del documento che sostituisce a tutti gli effetti l'originale per la durata massima di sessanta giorni.* *2. La ricevuta rilasciata dalle imprese di consulenza ai sensi dell'articolo 7, comma 1, della legge 8 agosto 1991, n. 264, e successive modificazioni, sostituisce il documento ad esse consegnato ovvero l'estratto di cui al comma 1 del presente articolo per trenta giorni dalla data di rilascio, che deve essere riportata lo stesso giorno nel registro giornale tenuto dalle predette imprese. Queste devono porre a disposizione dell'interessato, entro i predetti trenta giorni, l'estratto di cui al comma 1 del presente articolo ovvero il documento conseguente all'operazione cui si riferisce la ricevuta. Tale ricevuta non è rinnovabile né reiterabile ed è valida per la circolazione nella misura in cui ne sussistano le condizioni.* *3. Chiunque abusivamente rilascia la ricevuta è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma (omissis) Ogni altra irregolarità nel rilascio della ricevuta è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)* *4. Alla violazione di cui al comma 2, secondo periodo, consegue la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344.*	**provvisori falsificati, manomessi o alterati.**
Articolo 91 *Denuncia in caso di smarrimento, sottrazione, deterioramento delle targhe, dei documenti di circolazione e di guida*		
1. Il proprietario del veicolo denuncia agli organi di polizia, entro le successive quarantotto ore, lo smarrimento, la sottrazione o la distruzione della targa	*Art. 97* *13. L' intestatario che in caso di smarrimento, sottrazione o distruzione del certificato di circolazione o della targa*	

e del contrassegno per i veicoli di cui all'articolo 77, e della targa prova di cui all'articolo 251.	*non provvede, entro quarantotto ore, a farne denuncia agli organi di polizia è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 79 ad euro 316. Alla medesima sanzione è soggetto chi non provvede a chiedere il duplicato del certificato di circolazione entro tre giorni dalla suddetta denuncia.* *Art. 102* *1. In caso di smarrimento, sottrazione o distruzione di una delle targhe di cui all'art. 100, l'intestatario della carta di circolazione deve, entro quarantotto ore, farne denuncia agli organi di polizia, che ne prendono formalmente atto e ne rilasciano ricevuta.*	
2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano anche nei confronti dell'intestatario, nei casi di sottrazione, distruzione o smarrimento dei documenti di circolazione o di guida rilasciati in formato cartaceo.	*Art. 2 DPR 9 marzo 2000, n. 105* *1. In caso di smarrimento, sottrazione o distruzione della carta di circolazione, entro quarantotto ore dalla constatazione, l'intestatario deve farne denuncia, compilando, altresì, apposito modulo, agli organi di polizia i quali rilasciano, contestualmente, un permesso provvisorio di circolazione della validità di novanta giorni. Dal momento del rilascio del suddetto permesso provvisorio la carta di circolazione identificata nella denuncia non è più valida.* *Art 2 DPR 9 marzo 2000, n. 104* *1. In caso di smarrimento, sottrazione o distruzione della patente, entro quarantotto ore dalla constatazione, il titolare deve farne denuncia agli organi di polizia compilando, altresì, apposito modulo su cui è applicata una fotografia autenticata a cura degli stessi organi di polizia i quali rilasciano, contestualmente, un permesso provvisorio di guida della validità di novanta giorni. Dal momento del rilascio del permesso provvisorio di guida, la patente identificata nella denuncia non è più valida.*	

3. Trascorsi quindici giorni dalla presentazione della denuncia, se le targhe o il certificato di cui al comma 1 o i documenti di cui al comma 2 non sono stati rinvenuti, l'interessato richiede, ove previsto ai fini della circolazione, una nuova immatricolazione del veicolo o il rilascio di un nuovo documento, nel rispetto della normativa vigente.	*Art. 102* *2. Trascorsi quindici giorni dalla presentazione della denuncia di smarrimento o sottrazione anche di una sola delle targhe, senza che queste siano state rinvenute, l'intestatario deve richiedere al Dipartimento per i trasporti terrestri. Una nuova immatricolazione del veicolo, con le procedure indicate dall'art. 93.*	
4. Nelle more dell'espletamento degli adempimenti di cui al comma 3, nei casi di cui al comma 1, è consentita la circolazione del veicolo previa apposizione sullo stesso, a cura dell'intestatario, di un pannello a fondo bianco riportante le indicazioni contenute nella targa o nel contrassegno originari. La posizione e la dimensione del pannello, nonché i caratteri di iscrizione, sono corrispondenti a quelli della targa o del contrassegno originari. Il pannello non visibile, o non correttamente composto, si considera come mancanza di targa.	*Art. 102* *3. Durante il periodo di cui al comma 2 è consentita la circolazione del veicolo previa apposizione sullo stesso, a cura dell'intestatario, di un pannello a fondo bianco riportante le indicazioni contenute nella targa originaria; la posizione e la dimensione del pannello, nonché i caratteri di iscrizione devono essere corrispondenti a quelli della targa originaria.*	
5. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano anche nei confronti del titolare della targa prova nei casi di smarrimento, sottrazione o distruzione dell'autorizzazione alla circolazione di prova o della relativa targa. Nelle ipotesi di cui al primo periodo, non si applicano le disposizioni del comma 4.	*Art. 3 DPR 24 novembre 2001, n. 474* *1. In caso di smarrimento, sottrazione o distruzione dell'autorizzazione o della targa, il titolare della stessa ne fa denuncia entro quarantotto ore agli organi di Polizia, che rilasciano ricevuta dell'avvenuta presentazione della medesima denuncia.*	
Articolo 92 *Divieto di circolazione con veicoli intestati fittiziamente*		
1. È vietato circolare con veicoli se il documento di circolazione o il certificato di circolazione è stato richiesto o rilasciato in una delle situazioni di cui	*Art. 94-bis* *2. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque richieda o abbia ottenuto il rilascio dei documenti di cui al comma*	

	all'articolo 240, comma 1. Il divieto di cui al primo periodo si applica anche alle operazioni richieste da chi ha la materiale disponibilità del veicolo o dal proprietario dissimulato.	*1 in violazione di quanto disposto dal medesimo comma 1 è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis). La sanzione di cui al periodo precedente si applica anche a chi abbia la materiale disponibilità del veicolo al quale si riferisce l'operazione, nonché al soggetto proprietario dissimulato.*	
2.	Nelle ipotesi di cui al comma 1, il veicolo è cancellato d'ufficio dal PRA e dall'Archivio Nazionale dei Veicoli. La cancellazione è disposta su richiesta degli organi di polizia stradale che hanno accertato la violazione di cui al comma 1, quando l'accertamento è divenuto definitivo. È vietato circolare con veicoli cancellati d'ufficio ai sensi del presente articolo.	*3. Il veicolo in relazione al quale sono rilasciati i documenti di cui al comma 1 in violazione del divieto di cui al medesimo comma è soggetto alla cancellazione d'ufficio dal PRA e dall'archivio di cui agli articoli 225, comma 1, lettera b), e 226, comma 5. In caso di circolazione dopo la cancellazione, si applicano le sanzioni amministrative di cui al comma 7 dell'articolo 93. La cancellazione è disposta su richiesta degli organi di polizia stradale che hanno accertato le violazioni di cui al comma 2 dopo che l'accertamento è divenuto definitivo.*	
3.	Ai fini di cui al presente articolo, si considerano intestati fittiziamente anche i veicoli per i quali l'intestatario non dimostra la legittimità della disponibilità. A tal fine, l'organo di polizia stradale che ha accertato, in un periodo di cinque anni, almeno due violazioni, commesse con uno o più veicoli intestati ad una persona fisica che risulta proprietaria di più di venti veicoli, per le quali non è intervenuto il pagamento in misura ridotta ovvero la notifica non è stata perfezionata per irreperibilità del destinatario, invita l'intestatario a presentarsi presso un ufficio di polizia per dimostrare la legittima disponibilità dei veicoli immatricolati a proprio nome. In caso di inottemperanza, l'invito è reiterato a distanza di novanta giorni. La cancellazione è disposta per tutti i veicoli per i quali	**Nuova introduzione**	**La disposizione introduce una presunzione di intestazione fittizia nei casi caratterizzati da elementi oggettivi di anomalia, al fine di agevolare l'accertamento dei reali utilizzatori dei veicoli e garantire l'effettività dell'attività di controllo e di riscossione delle sanzioni.**

l'interessato non dimostra con qualsiasi mezzo la legittimità della disponibilità del veicolo, anche con riferimento alla propria situazione patrimoniale, ovvero quando non si presenta presso un ufficio di polizia a seguito di uno degli inviti di cui al secondo e terzo periodo.		
Articolo 93 *Obblighi relativi al possesso dei documenti durante la circolazione*		
1. Al di fuori dei casi in cui le informazioni sull'esistenza e la validità della documentazione richiesta ai fini della circolazione sono registrate in banche dati o archivi pubblici o gestiti da amministrazioni dello Stato accessibili dagli organi di polizia stradale, il conducente può circolare con veicoli a motore solo se è in possesso e se esibisce, a richiesta degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27 o degli ausiliari di polizia stradale di cui all'articolo 28, commi 3 e 4, i seguenti documenti: a) i documenti di circolazione, a seconda del tipo di veicolo condotto; per i rimorchi e i semirimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i veicoli adibiti a servizio pubblico di trasporto di persone e per quelli adibiti a locazione senza conducente, ovvero con facoltà di acquisto in leasing, la carta di circolazione può essere sostituita da fotocopia autenticata dallo stesso proprietario, recante anche la sottoscrizione del medesimo; b) i documenti di guida e di qualificazione professionale, quando richiesti;	*Art 180* *8. (omissis) 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.* *1. Per poter circolare con veicoli a motore il conducente deve avere con sé i seguenti documenti:* *a) la carta di circolazione, il certificato di idoneità tecnica alla circolazione o il certificato di circolazione, a seconda del tipo di veicolo condotto;* *4. […] Per i rimorchi e i semirimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, Per i veicoli adibiti a servizio pubblico di trasporto di persone e per quelli adibiti a locazione senza conducente, ovvero con facoltà di acquisto in leasing, la carta di circolazione può essere sostituita da fotocopia autenticata dallo stesso proprietario con sottoscrizione del medesimo* *b) la patente di guida valida per la corrispondente categoria del veicolo, nonché lo specifico attestato sui*	

	requisiti fisici e psichici, qualora ricorrano le ipotesi di cui all'articolo 115, comma 2; *5. Il conducente deve avere con sé il certificato di abilitazione o di formazione professionale, la carta di qualificazione del conducente e il certificato di idoneità, quando prescritti.*	
c) l'autorizzazione per l'esercitazione alla guida per la corrispondente categoria del veicolo in luogo della patente di guida di cui alla lettera b), nonché un documento personale di riconoscimento;	*c) l'autorizzazione per l'esercitazione alla guida per la corrispondente categoria del veicolo in luogo della patente di guida di cui alla lettera b), nonché un documento personale di riconoscimento;*	
d) il certificato di assicurazione obbligatoria o documento equipollente per veicoli immatricolati all'estero, quando richiesto;	*d) il certificato di assicurazione obbligatoria.*	
e) l'autorizzazione o la licenza, quando il veicolo è impiegato in uno degli usi previsti dal titolo VIII o da leggi speciali;	*3. Il conducente deve, altresì, avere con sé l'autorizzazione o la licenza quando il veicolo è impiegato in uno degli usi previsti dall'art. 82.*	
f) se il veicolo è adibito ad uso diverso da quello risultante dai documenti di circolazione ovvero quando il veicolo è in circolazione di prova, la relativa autorizzazione per gli usi indicati;	*4. Quando l'autoveicolo sia adibito ad uso diverso da quello risultante dalla carta di circolazione ovvero quando il veicolo sia in circolazione di prova, il conducente deve avere con sé la relativa autorizzazione.* *[...]*	
g) per i veicoli adibiti al trasporto commerciale di cose o di persone, i documenti richiesti da leggi speciali, salvo che l'obbligo di esibizione non sia previsto dalle medesime leggi speciali;	**Nuova introduzione**	**Serve a colmare un vuoto normativo legato alla circostanza che in alcuni casi la mancanza a bordo dei**

h) le autorizzazioni per la circolazione dei veicoli eccezionali o dei veicoli impegnati in un trasporto eccezionale ai sensi dell'articolo 109;	*Art. 10* *20. Chiunque, avendola ottenuta, circoli senza avere con sé l'autorizzazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma (omissis). Il viaggio potrà proseguire solo dopo l'esibizione dell'autorizzazione; questa non sana l'obbligo di corrispondere la somma dovuta.*	**documenti previsti non sia oggetto di specifica sanzione.**
i) le altre autorizzazioni richieste dal presente codice per la circolazione in particolari situazioni o condizioni ovvero in deroga a divieti di circolazione, il foglio di via di cui all'articolo 80, il permesso provvisorio di circolazione o di guida di cui all'articolo 187.	**Nuova introduzione**	
l) il contratto di locazione per autovetture di categoria internazionale M1 oggetto di locazione.	**Nuova introduzione**	
2. Durante le esercitazioni di guida, le persone che svolgono le funzioni di istruttore devono avere con sé la patente di guida prescritta. Gli istruttori di scuola guida devono aver con sé, oltre alla patente di guida prescritta, anche l'attestato di qualifica professionale.	*Art 180* *2. La persona che funge da istruttore durante le esercitazioni di guida deve avere con sé la patente di guida prescritta; se trattasi di istruttore di scuola guida deve aver con sé anche l'attestato di qualifica professionale di cui all'art. 123, comma 7.*	
3. I documenti richiesti ai sensi del comma 1 possono essere esibiti in formato cartaceo ovvero in formato digitale, nel rispetto dei requisiti del capo II del Codice dell'amministrazione digitale, di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005 n. 82, e delle relative linee	**Nuova introduzione**	**La disposizione serve a chiarire la possibilità di esibire il documento in formato digitale, in coerenza con il principio di**

guida, adottate ai sensi dell'articolo 71 del medesimo Codice.		**dematerializzazione della documentazione amministrativa.**
4. In occasione dell'accertamento della violazione dell'obbligo di cui al comma 1, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27 o gli ausiliari di polizia stradale di cui all'articolo 28, commi 3 e 4, possono imporre l'esibizione dei documenti entro il termine indicato nel verbale di contestazione. Le modalità di adempimento dell'obbligo di esibizione sono disciplinate con apposito provvedimento del Ministero dell'interno.	*Art 180* *8. Chiunque senza giustificato motivo non ottempera all'invito dell'autorità di presentarsi, entro il termine stabilito nell'invito medesimo, ad uffici di polizia per fornire informazioni o esibire documenti ai fini dell'accertamento delle violazioni amministrative previste dal presente codice, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)*	**La nuova disposizione prevede espressamente che l'esibizione dei documenti deve avvenire entro il termine indicato nel verbale di contestazione e stabilisce che le modalità di adempimento dell'obbligo di esibizione sono disciplinate con apposito provvedimento del Ministero dell'interno.**
5. Quando è stata richiesta l'esibizione di documenti e il conducente, il proprietario del veicolo, ovvero altro obbligato in solido non ottemperano senza giustificato e documentato motivo all'invito, entro il termine di cui al comma 4, è sempre disposta 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 l'esibizione dei documenti.	*Art 180* *8. Chiunque senza giustificato motivo non ottempera all'invito dell'autorità di presentarsi, entro il termine stabilito nell'invito medesimo, ad uffici di polizia per fornire informazioni o esibire documenti ai fini dell'accertamento delle violazioni amministrative previste dal presente codice, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis). 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. (omissis)	
Articolo 94 *Circolazione dei veicoli d'epoca e dei veicoli interesse storico e collezionistico*		
1. I veicoli d'epoca possono circolare solo se muniti dell'autorizzazione di cui all'articolo 218, comma 3, e se rispettano le prescrizioni in essa contenute.	*Art. 60* *3. I veicoli d'epoca sono soggetti alle seguenti disposizioni:* *a) la loro circolazione può essere consentita soltanto in occasione di apposite manifestazioni o raduni autorizzati, limitatamente all'ambito della località e degli itinerari di svolgimento delle manifestazioni o raduni. All'uopo i veicoli, per poter circolare, devono essere provvisti di una particolare autorizzazione rilasciata dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri nella cui circoscrizione è compresa la località sede della manifestazione o del raduno ed al quale sia stato preventivamente presentato, da parte dell'ente organizzatore, l'elenco particolareggiato dei veicoli partecipanti. Nella autorizzazione sono indicati la validità della stessa, i percorsi stabiliti e la velocità massima consentita in relazione alla garanzia di sicurezza offerta dal tipo di veicolo* *(omissis)* *6. Chiunque circola con veicoli d'epoca senza l'autorizzazione prevista dal comma 3 (omissis) è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)*	
2. La circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico si svolge nel rispetto dei requisiti previsti dall'articolo 218, comma 5. In caso di mancanza dei dispositivi di equipaggiamento o di alterazione dei medesimi, ovvero di modifiche alle caratteristiche costruttive o funzionali del veicolo, si applicano le	*Art. 60* *5. I veicoli di interesse storico o collezionistico possono circolare sulle strade purché posseggano i requisiti previsti per questo tipo di veicoli, determinati dal regolamento*	

disposizioni previste dal presente codice per la categoria di appartenenza del veicolo.	*6. Chiunque circola (omissis) con veicoli di cui al comma 5 sprovvisti dei requisiti previsti per questo tipo di veicoli dal regolamento, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)*	

CAPO VIII

REGOLE RELATIVE AI TITOLI ABILITATIVI

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 95 *Requisiti per la guida di veicoli e conduzione di animali*		
1. Fatte salve le disposizioni speciali in materia di qualificazione professionale del conducente, chi guida veicoli o conduce animali è soggetto al rispetto dei requisiti fisici, psichici e di età di cui al titolo V e, fermo restando quanto previsto dagli articoli 71 e 170, non può trovarsi, neanche in via transitoria, in condizioni incompatibili con i predetti requisiti. Chi guida veicoli a motore non può aver superato l'età indicata nel titolo V.	*Art 115* *1. Fatte salve le disposizioni specifiche in materia di carta di qualificazione del conducente, chi guida veicoli o conduce animali deve essere idoneo per requisiti fisici e psichici e aver compiuto: (omissis)* *2. Chi guida veicoli a motore non può aver superato: (omissis)* *3. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 126, comma 12, chiunque guida veicoli o conduce animali e non si trovi nelle condizioni richieste dal presente articolo è soggetto, salvo quanto disposto nei successivi commi, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma (omissis). Qualora trattasi di veicoli di cui al comma 1, lettera e), numero 4), ovvero di veicoli per la cui guida è richiesta la carta di qualificazione del*	

	conducente, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma (omissis).	
2. Il presente codice disciplina la patente o gli altri titoli di qualificazione professionale richiesti per la guida di un veicolo. I requisiti relativi ai titoli richiesti per la guida di un veicolo sono soddisfatti se il titolo è in corso di validità.	*Art. 126* *11. Chiunque guida con patente o con altra abilitazione professionale di cui all'articolo 116, commi 8, 10, 11 e 12, scaduti di validità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)*	
3. Fermo restando quanto previsto dal comma 1, non è possibile guidare ciclomotori, motocicli, tricicli, quadricicli, autoveicoli e filoveicoli senza aver conseguito la patente di guida richiesta da convenzioni internazionali in vigore per l'Italia o da disposizioni europee vigenti per ciascuna categoria di veicolo. Il divieto di cui al primo periodo si applica anche nelle ipotesi di revoca o mancato rinnovo della patente per mancanza dei requisiti fisici e psichici ovvero in costanza di divieto di guida permanente.	*Art. 116* *1. Non si possono guidare ciclomotori, motocicli, tricicli, quadricicli e autoveicoli senza aver conseguito la patente di guida ed, ove richieste, le abilitazioni professionali* *8. Ai fini del servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone, di cui all'articolo 85, comma 2, lettere a), b) c) e d), e di servizio di piazza con autovetture con conducente, di cui all'articolo 86, i conducenti, di età non inferiore a ventuno anni, conseguono un certificato di abilitazione professionale di tipo KA, se per la guida del veicolo adibito ai predetti servizi è richiesta la patente di guida di categoria A1, A2 o A, ovvero di tipo KB, se per la guida del veicolo adibito ai predetti servizi è richiesta la patente di guida di categoria B1 o B.* *15. (omissis) la stessa sanzione si applica ai conducenti che guidano senza patente perché revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti fisici e psichici. (omissis).* *Art. 118* *1. Non si possono guidare filoveicoli senza avere conseguito la patente di guida per autoveicoli (omissis)* **Nuova introduzione**	**La disposizione serve a colmare un vuoto**

Fermo restando quanto previsto dal codice penale, è considerato privo di patente chi ha conseguito il titolo fraudolentemente.		**normativo consentendo di punire con la medesima sanzione prevista per la guida senza patente colui che ha la patente ma conseguita fraudolentemente (concorso con il reato).**
4. Non è consentita la guida di macchine agricole e forestali, macchine operatrici e macchine mobili non stradali senza l'abilitazione alla guida individuata dal titolo V. Il divieto di cui al primo periodo si applica anche nelle ipotesi di revoca o mancato rinnovo della patente per mancanza dei requisiti fisici e psichici ovvero in costanza di divieto di guida permanente.	*Art. 124* *4. Chiunque guida macchine agricole o macchine operatrici senza essere munito della patente è punito ai sensi dell'articolo 116, commi 15 e 17. (omissis)*	**Viene aggiunto il riferimento alle macchine mobili non stradali.**
5. Quando previsto da disposizioni europee, oltre alla patente di guida è necessario il possesso di idoneo titolo di qualificazione professionale. Ai conducenti di veicoli in servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone e di servizio taxi con autovetture è richiesto, oltre alla patente prevista per il veicolo condotto, anche il possesso del certificato di abilitazione professionale di cui all'articolo 174.	*Art. 116* *11. Quando richiesto dalle disposizioni comunitarie, come recepite nell'ordinamento interno, i conducenti titolari di patente di guida di categoria C1, C, C1E e CE, anche speciale, conseguono la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di cose ed i conducenti titolari di patente di guida di categoria D1, D1E, D e DE, anche speciale, conseguono la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone. Quest'ultima è sempre richiesta nel caso di trasporto di scolari.* *12. Nei casi previsti dagli accordi internazionali cui l'Italia abbia aderito, per la guida di veicoli adibiti a determinati trasporti professionali, i titolari di patente di guida valida per la prescritta categoria devono inoltre conseguire il relativo certificato di abilitazione, idoneità, capacità o formazione professionale, rilasciato dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.*	

	Tali certificati non possono essere rilasciati ai mutilati e ai minorati fisici.	
6. Il titolare di patente può guidare solo i veicoli per i quali l'abilitazione è stata rilasciata o è comunque valida.	*Art. 116* *15. Chiunque conduce veicoli senza aver conseguito la corrispondente patente di guida è punito con l'ammenda da (omissis)*	
7. Fermo restando quanto previsto dal comma 3, per la guida di filoveicoli è richiesto il possesso di tutti i documenti di cui all'articolo 176.	*Art. 118* *1. Non si possono guidare filoveicoli senza avere conseguito la patente di guida per autoveicoli, la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone nel caso della guida di filoveicoli per trasporto di persone e un certificato di idoneità rilasciato dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, su proposta della azienda interessata.*	
8. Chiunque, a qualsiasi titolo, ha la materiale disponibilità di un veicolo o di un animale non può affidarlo o consentirne la guida o la conduzione ad una persona: a) priva dei requisiti di cui al comma 1; b) priva di patente di guida, quando richiesta ai sensi dei commi 3 e 6, ovvero che è titolare di una patente di categoria diversa da quella necessaria per il veicolo condotto; c) titolare di patente di guida, ma priva del titolo di qualificazione professionale o dell'attestato di abilitazione richiesto dalle disposizioni di cui ai commi 4 e 5.	*Art. 116* *14. Chiunque, avendo la materiale disponibilità di un veicolo, lo affida o ne consente la guida a persona che non abbia conseguito la corrispondente patente di guida, o altra abilitazione prevista ai commi 8, 10, 11 e 12, se prescritta, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis).* *Art. 124* *4. (omissis) All'incauto affidamento si applica la disposizione di cui all'articolo 116, comma 14.*	.
9. Nei casi in cui, a seguito di accertamento dei requisiti fisici e psichici, sulla patente di guida è disposta la riduzione di validità o la prescrizione di adattamenti al	*Art. 126* *8. Fatto salvo quanto previsto dal comma 8-ter, la validità della patente è confermata dal competente ufficio*	

veicolo o di limitazioni alla guida o di altre misure che incidono sulla categoria abilitata, il titolare richiede il duplicato della patente.	*centrale del Dipartimento per la mobilità sostenibile, che trasmette per posta al titolare della patente di guida un duplicato della patente medesima, con l'indicazione del nuovo termine di validità. A tal fine i sanitari indicati nell'articolo 119, comma 2, sono tenuti a trasmettere al suddetto ufficio del Dipartimento per la mobilità sostenibile, nel termine di cinque giorni decorrente dalla data di effettuazione della visita medica, i dati e ogni altro documento utile ai fini dell'emissione del duplicato della patente di cui al primo periodo. Analogamente procedono le commissioni di cui all'articolo 119, comma 4. (omissis) Il titolare della patente, dopo aver ricevuto il duplicato, deve provvedere alla distruzione della patente scaduta di validità.*	
Articolo 96 *Esercitazioni di guida e guida accompagnata*		
1. In deroga a quanto previsto dall'articolo 95, è consentito esercitarsi alla guida di veicoli o di filoveicoli senza la patente o gli altri titoli di qualificazione professionale previsti dal presente codice: a) nelle ipotesi di cui all'articolo 178, per i soggetti che richiedono il conseguimento della patente o di altro titolo abilitativo ovvero l'estensione di validità della patente ad altre categorie di veicoli; b) nelle ipotesi di guida accompagnata di cui all'articolo 179.	*Art. 122* *1. A chi ne ha fatto domanda per sostenere l'esame per la patente di guida ovvero per l'estensione di validità della patente ad altre categorie di veicoli ed è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti è rilasciata un'autorizzazione per esercitarsi alla guida, previo superamento della prova di controllo delle cognizioni di cui al comma 1 dell'articolo 121, (omissis)* *Art. 115* *1-bis. Ai minori che hanno compiuto diciassette anni e che sono titolari di patente di guida di categoria A1 o B1, è consentita, a fini di esercitazione, la guida di*	**Disposizione di raccordo per la disciplina delle esercitazioni e della guida accompagnata**

	autoveicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t, con esclusione del traino di qualunque tipo di rimorchio, e comunque nel rispetto dei limiti di potenza specifica riferita alla tara di cui all'articolo 117, comma 2-bis, purché accompagnati da un conducente titolare di patente di guida di categoria B o superiore da almeno dieci anni, previo rilascio di un'apposita autorizzazione da parte del competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, su istanza presentata al medesimo ufficio dal genitore o dal legale rappresentante del minore.	
2. L'esercitazione di cui al comma 1, lettera a) è consentita solo se sussistono congiuntamente le seguenti condizioni: a) il conducente ha ottenuto il rilascio dell'autorizzazione ad esercitarsi secondo le disposizioni dell'articolo 178; b) a fianco del conducente si trova, in funzione di istruttore, una persona con i requisiti di cui all'articolo 178; c) è svolta con veicoli compresi nell'abilitazione richiesta ai sensi del comma 1, lettera a).	*Art. 122* *2. Fatto salvo quanto disposto dal comma 5-bis, l'autorizzazione consente all'aspirante di esercitarsi su veicoli delle categorie per le quali è stata richiesta la patente o l'estensione di validità della medesima, purché al suo fianco si trovi, 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; l'istruttore deve, a tutti gli effetti, vigilare sulla marcia del veicolo, intervenendo tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità.*	
3. L'istruttore vigila, a tutti gli effetti, sulla marcia del veicolo, intervenendo tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità. L'istruttore è responsabile, in concorso con l'aspirante munito di autorizzazione, delle violazioni delle norme di comportamento da quest'ultimo commesse.	*Art. 122* *2.(omissis) l'istruttore deve, a tutti gli effetti, vigilare sulla marcia del veicolo, intervenendo tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità.*	

4. Le disposizioni del comma 2 non si applicano alle esercitazioni di cui al comma 1, lettera a), finalizzate al conseguimento di patenti di categoria AM, A1, A2 e B1, quando sono utilizzati veicoli per i quali, in ragione delle caratteristiche costruttive, non può prendere posto, a fianco del conducente, altra persona in funzione di istruttore.	*Art. 122* *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.*	**È stata aggiunta la categoria B1 che ricomprende i quad (L7e-A) per i quali sussistono le medesime difficoltà.**
5. Fermo restando quanto previsto dai commi 2 e 3, gli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2, A e B1 nei casi di cui al comma 4, non possono in alcun caso trasportare passeggeri.	*Art. 122* *3-bis. Fermo restando quanto previsto dai commi 2 e 3, gli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A non possono in alcun caso trasportare passeggeri.*	**È stata aggiunta la categoria B1 che ricomprende i quad (L7e-A) per i quali sussistono le medesime difficoltà.**
6. Nei casi di cui al comma 1, lettera a), l'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B può esercitarsi con un istruttore non abilitato presso un'autoscuola solo dopo aver effettuato presso un'autoscuola esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna, in conformità a quanto previsto con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Durante le esercitazioni effettuate ai sensi del primo periodo, il titolare dell'autorizzazione di cui all'articolo 178 è tenuto ad esibire, in caso di controllo, la certificazione rilasciata dall'autoscuola che comprova l'assolvimento degli obblighi di guida effettuati presso un'autoscuola ai sensi del primo periodo.	*Art. 122* *5-bis. L'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B può esercitarsi nelle condizioni di cui al comma 2 solo dopo aver effettuato esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna. Per le esercitazioni di guida nelle condizioni di cui al comma 2, il titolare dell'autorizzazione di cui al comma 1 deve avere con sé anche la certificazione rilasciata dall'autoscuola che comprova l'assolvimento degli obblighi di cui al primo periodo del presente comma. Chiunque guida senza tale certificazione è soggetto alle sanzioni di cui al comma 7. Con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti il numero minimo delle ore di esercitazione che l'aspirante al conseguimento della patente di guida della categoria B è tenuto a effettuare presso un'autoscuola con istruttore abilitato e autorizzato, il numero di quelle necessarie per le esercitazioni di cui al comma 2 nonché la disciplina e le modalità di svolgimento delle medesime esercitazioni.*	

7. Fermo restando quanto previsto dal comma 6, l'aspirante al conseguimento della patente di guida di categoria B, che si esercita in autostrada o su strade extraurbane principali ovvero in condizioni di visione notturna, non può trasportare passeggeri al di fuori istruttore.	***Art. 11-bis decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con modificazioni dalla L. 4 aprile 2012, n. 35*** *1. [omissis] nelle autostrade con carreggiate a tre o più corsie, sia vietato al predetto minore di impegnare altre corsie all'infuori delle due più vicine al bordo destro della carreggiata. Si applica, in tal caso, la sanzione di cui all'articolo 176, comma 21, del Codice della strada, e successive modificazioni.* *2. Fermo restando quanto prescritto dall'articolo 122, comma 5-bis, del Codice della strada, la disposizione di cui al comma 1 del presente articolo si applica anche al titolare di autorizzazione ad esercitarsi alla guida, di cui al citato articolo 122, che si eserciti in autostrada o su strade extraurbane principali, ovvero in condizioni di visione notturna. In tal caso, al di fuori delle esercitazioni con un'autoscuola, sul veicolo non può prendere posto, oltre al conducente, un'altra persona che non sia l'accompagnatore.*	
8. Le disposizioni di cui ai commi 5, 6 e 7 non si applicano alle esercitazioni svolte nell'ambito dei corsi organizzati dalle autoscuole.	**Nuova introduzione**	**Disposizione di raccordo per chiarire l'esenzione che oggi si ricava indirettamente dalla lettura sistematica delle disposizioni.**
9. L'esercitazione di cui al comma 1, lettera b) è consentita solo alle condizioni stabilite con il regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, con riferimento all'autorizzazione e ai requisiti dell'accompagnatore.		

10. Nei casi di cui al comma 1, lettera b), sul veicolo non può prendere posto, oltre al conducente, una persona diversa dall'accompagnatore di cui al comma 9, lettera b).	*Art. 115* *1-quater. Nelle ipotesi di guida di cui al comma 1-bis, sul veicolo non può prendere posto, oltre al conducente, un'altra persona che non sia l'accompagnatore*	
11. Nelle ipotesi di guida accompagnata di cui all'articolo 179, il minore conducente può guidare sulle autostrade a tre o più corsie impegnando le due corsie più vicine al bordo destro della carreggiata.	***Art. 11-bis decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con modificazioni dalla L. 4 aprile 2012, n. 35*** *1. […] nelle autostrade con carreggiate a tre o più corsie, sia vietato al predetto minore di impegnare altre corsie all'infuori delle due più vicine al bordo destro della carreggiata. Si applica, in tal caso, la sanzione di cui all'articolo 176, comma 21, del Codice della strada, e successive modificazioni.*	
12. Durante le esercitazioni di cui al comma 1, lettere a) e b), si applicano le disposizioni di cui all'articolo 97, comma 1.	**Nuova introduzione**	**La disposizione serve a chiarire che, diversamente dalle esercitazioni con istruttore, le limitazioni d'uso si applicano in caso di guida accompagnata.**
13. Gli autoveicoli per le esercitazioni di cui al comma 1, lettera a) e per gli esami di guida sono muniti di appositi contrassegni recanti la lettera alfabetica "P". Il contrassegno di cui al primo periodo è sostituito per i veicoli delle autoscuole con la scritta "SCUOLA GUIDA". Il veicolo adibito alla guida accompagnata di cui al comma 1, lettera b) è munito di un apposito contrassegno, recante le lettere alfabetiche "GA". Le caratteristiche dei contrassegni sono definite nel regolamento di cui all'articolo 289.	*Art. 122* *4. Gli autoveicoli per le esercitazioni e gli esami di guida devono essere muniti di appositi contrassegni recanti la lettera alfabetica "P". Tale contrassegno è sostituito per i veicoli delle autoscuole con la scritta "scuola guida". Le caratteristiche di tali contrassegni e le modalità di applicazione saranno determinate nel regolamento* *Art. 115* *1-quater. […] Il veicolo adibito a tale guida deve essere munito di un apposito contrassegno recante le lettere alfabetiche "GA".*	
Articolo 97		

Limitazioni di uso e validità della patente di guida		
1. Nei tre anni successivi al conseguimento della patente di categoria A2, A, B1 e B, rilasciata in Italia, non è consentito il superamento della velocità di 100 km/h sulle autostrade e di 90 km/h sulle strade extraurbane principali.	*Art. 117* *2. Per i primi tre anni dal conseguimento della patente di categoria A2, A, B1 e B non è consentito il superamento della velocità di 100 km/h per le autostrade e di 90 km/h per le strade extraurbane principali.*	
2. I titolari di patente di guida di categoria B, rilasciata in Italia, non possono, nei tre anni successivi al conseguimento, guidare autoveicoli con una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 75 kW/t. Ai fini di cui al primo periodo, nel caso di veicoli di categoria M1, anche elettrici o ibridi plug-in, si applica l'ulteriore limite di potenza massima pari a 105 kW. Le limitazioni di cui al presente comma non si applicano: a) ai veicoli adibiti al servizio di persone invalide, autorizzate ai sensi dell'articolo 65, se la persona con disabilità è presente sul veicolo; b) se a fianco del conducente si trova un accompagnatore di età non superiore a sessantacinque anni, munito di patente valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore.	*2-bis. Ai titolari di patente di guida di categoria B, per i primi tre anni dal rilascio, non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 75 kW/t. Nel caso di veicoli di categoria M1, anche elettrici o ibridi plug-in, ai fini di cui al primo periodo, si applica l'ulteriore limite di potenza massima pari a 105 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. (omissis).*	
3. Le limitazioni alla guida e alla velocità di cui ai commi 1 e 2 sono automatiche e decorrono dalla data di superamento dell'esame di idoneità.	*Art. 117* *4. Le limitazioni alla guida e alla velocità sono automatiche e decorrono dalla data di superamento dell'esame di cui all'articolo 121.*	
4. Durante la circolazione, i conducenti titolari di patenti rilasciati da uno Stato membro dell'Unione europea	*Art. 125*	

sono soggetti al rispetto dei codici di limitazione imposti ed indicati sulla patente. In particolare: a) i titolari di patente di guida recante un codice unionale o nazionale relativo a "MODIFICHE DEL VEICOLO" non possono condurre un veicolo diverso da quello indicato e specialmente adattato, ovvero con caratteristiche diverse da quelle indicate nella patente; b) i titolari di patente di guida recante un codice unionale o nazionale relativo a "CONDUCENTE (motivi medici)" non possono condurre un veicolo o circolare in condizioni diverse da quelle indicate dai predetti codici; c) i titolari di patente di guida recante un codice unionale o nazionale relativo a limitazioni per "QUESTIONI AMMINISTRATIVE" sono vincolati a rispettarne il contenuto; d) i titolari di patente di guida recante un codice unionale o nazionale relativo a "LIMITAZIONI DELL'USO" diversi da quelli di cui alla lettera e), sono vincolati a rispettarne il contenuto; e) i titolari di patente rilasciata in Italia, recante congiuntamente i codici unionali "LIMITAZIONI DELL'USO - Codice 68. Niente alcool" e "LIMITAZIONI DELL'USO - Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20	*3. Fermo restando quanto previsto dal comma 4, chiunque, munito di patente di guida recante un codice unionale o nazionale relativo a "MODIFICHE DEL VEICOLO", conduce un veicolo o circola in condizioni diverse da quelle indicate dai predetti codici, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 158 a € 638.* *3-bis. Fermo restando quanto previsto dal comma 4, chiunque, munito di patente di guida recante un codice unionale o nazionale relativo a "CONDUCENTE (motivi medici)" conduce un veicolo o circola in condizioni diverse da quelle indicate dai predetti codici, è soggetto alla sanzione di cui all'articolo 173, comma 3.* **Nuova introduzione** **Nuova introduzione** *Art. 125* *3-ter. I titolari di patente rilasciata in Italia, recante i codici unionali "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 68. Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del*	**Le disposizioni relative al rispetto dei codici recanti limitazioni connesse a esigenze amministrative o alle modalità di utilizzo del titolo abilitativo colmano una lacuna dell'attuale disciplina.**

	dicembre 2006, possono guidare, nel territorio nazionale, veicoli a motore delle categorie internazionali M o N solo se su questi veicoli è stato installato, a loro spese, ed è funzionante un dispositivo che impedisce l'avviamento del motore se il tasso alcolemico del guidatore è superiore a zero. Il dispositivo è mantenuto regolarmente funzionante, non può essere manomesso o alterato ed è munito di un sigillo che ne impedisce l'alterazione o la manomissione dopo l'installazione. Il sigillo non può essere alterato o manomesso.	*Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, possono guidare, nel territorio nazionale, veicoli a motore delle categorie internazionali M o N solo se su questi veicoli è stato installato, a loro spese, ed è funzionante un dispositivo che impedisca l'avviamento del motore nel caso in cui il tasso alcolemico del guidatore sia superiore a zero. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare ai sensi dell'articolo 75, comma 3-bis, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono determinate le caratteristiche del dispositivo di blocco, le modalità di installazione e le officine che svolgono le attività di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 122, autorizzate al montaggio dello stesso. Ogni dispositivo deve essere munito di un sigillo che ne impedisca l'alterazione o la manomissione dopo l'installazione.* *3-quater. Fuori dei casi previsti dall'articolo 186, il titolare di patente di guida recante i codici unionali relativi a "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 68. Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che circola su strada in condizioni diverse da quelle indicate dai medesimi codici unionali, è soggetto alle sanzioni di cui ai commi 3 e 5 del presente articolo. Le stesse sanzioni, in misura doppia, si applicano quando il titolare di patente italiana sulla quale sono stati apposti i citati codici unionali 68 e 69 circola nel territorio nazionale alla guida di un veicolo a motore sprovvisto del dispositivo di blocco di cui al comma 3-ter ovvero con dispositivo alterato, manomesso, non funzionante o dal*	

	quale siano stati rimossi i prescritti sigilli apposti al momento dell'installazione.	
Articolo 98 *Circolazione con patenti di guida rilasciate da altri Stati*		
1. Ai fini di cui al presente capo, le patenti di guida rilasciate dagli altri Stati membri dell'Unione europea e dello Spazio economico europeo sono equiparate alle corrispondenti patenti di guida italiane. I conducenti muniti di patente di guida, rilasciata da altro Stato appartenente all'Unione europea o dello Spazio economico europeo, sono tenuti all'osservanza delle disposizioni e delle norme di comportamento del presente codice. Ai conducenti di cui al secondo periodo si applicano le sanzioni previste per i titolari di patente italiana.	*Art. 136-bis* *1. Le patenti di guida rilasciate dagli Stati membri dell'Unione europea e dello Spazio economico europeo sono equiparate alle corrispondenti patenti di guida italiane. I conducenti muniti di patente di guida rilasciata da uno Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, sono tenuti all'osservanza di tutte le disposizioni e le norme di comportamento stabilite nel presente codice; ai medesimi si applicano le sanzioni previste per i titolari di patente italiana.*	
2. I conducenti muniti di patente di guida rilasciata da un altro Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, residenti in Italia, devono convertire la propria patente: a) in occasione della conferma della validità della patente scaduta; b) quando sono sottoposti ad un procedimento di revisione della patente ai sensi dell'articolo 154; c) nei casi indicati dall'articolo 185, comma 5.	*Art. 136-bis* *2. Il titolare di patente di guida in corso di validità, rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbia acquisito residenza in Italia ai sensi dell'articolo 118-bis, può richiedere il riconoscimento della medesima da parte dello Stato italiano. Alle patenti di guida rilasciate da Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo riconosciute dall'autorità italiana, si applica la disciplina dell'articolo 126-bis.* *4. Nei confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbiano acquisito residenza in Italia ai sensi dell'articolo 118-bis si applicano le disposizioni di cui all'articolo 128. A tale fine è fatto obbligo al titolare di procedere al riconoscimento o alla conversione della patente posseduta prima di sottoporsi alla revisione.*	

3. Fermo restando quanto previsto dalle convenzioni internazionali in vigore per l'Italia, i titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo possono condurre sul territorio nazionale i veicoli compresi nell'abilitazione di cui sono in possesso solo nel primo anno dalla data di acquisto della residenza in Italia.	*Art. 135* *1. Fermo restando quanto previsto in convenzioni internazionali, i titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo possono condurre sul territorio nazionale veicoli alla cui guida la patente posseduta li abilita, a condizione che non siano residenti in Italia da oltre un anno e che, unitamente alla medesima patente, abbiano un permesso internazionale ovvero una traduzione ufficiale in lingua italiana della predetta patente. (omissis)*	
4. Quando la patente non è conforme ai modelli, o non ha le caratteristiche previste dalle convenzioni internazionali in vigore per l'Italia, i titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo possono circolare solo se, unitamente alla patente, sono in possesso, alternativamente: a) di un permesso internazionale, rilasciato in conformità alle convenzioni internazionali ratificate dall'Italia; b) di una traduzione ufficiale in lingua italiana della patente.	*Art. 135* *1. (omissis) che, unitamente alla medesima patente, abbiano un permesso internazionale ovvero una traduzione ufficiale in lingua italiana della predetta patente.* *2. Il permesso internazionale è emesso dall'autorità competente che ha rilasciato la patente ed è conforme a quanto stabilito in convenzioni internazionali cui l'Italia abbia aderito.*	
5. Ai fini di cui ai commi 3 e 4, la patente di guida e il permesso internazionale devono essere in corso di validità.	*Art. 135* *1. (omissis) La patente di guida ed il permesso internazionale devono essere in corso di validità.*	
6. Qualora per la guida di determinati veicoli è richiesto il possesso di un certificato di abilitazione professionale o di altri titoli abilitativi, i titolari di patente rilasciata da uno Stato non appartenente	*Art. 135* *3. I conducenti muniti di patente rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo nel quale, per la guida di determinati veicoli, è prescritto il possesso di un certificato di*	

all'Unione europea o allo Spazio economico europeo possono guidare i medesimi veicoli solo se muniti della patente e dei necessari titoli abilitativi, rilasciati dall'autorità competente dello Stato estero e in corso di validità.	*abilitazione professionale o di altri titoli abilitativi, oltre che della patente rilasciata dallo Stato stesso, devono essere muniti, per la guida dei suddetti veicoli, dei necessari titoli abilitativi di cui sopra, concessi dall'autorità competente dello Stato ove è stata rilasciata la patente.*	
7. Decorso il periodo di un anno dalla data di acquisto della residenza anagrafica in Italia, i titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo che guidano con patente non più in corso di validità sono considerati privi di patente ai fini del presente codice. Le disposizioni di cui al primo periodo, si applicano, ai fini di cui al comma 6, anche ai titolari di patente di guida in corso di validità, rilasciata da uno Stato non appartenente alla Unione europea o allo Spazio economico europeo, che, trascorso più di un anno dal giorno dell'acquisto della residenza anagrafica in Italia, guidano con un'abilitazione professionale non in corso di validità, laddove richiesta.	*Art. 135* *11. Ai titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente alla Unione europea o allo Spazio economico europeo che, trascorso più di un anno dal giorno dell'acquisizione della residenza anagrafica in Italia, guidano con patente non più in corso di validità si applicano le sanzioni previste dall'articolo 116, commi 15 e 17.* *12. Ai titolari di patente di guida in corso di validità, rilasciata da uno Stato non appartenente alla Unione europea o allo Spazio economico europeo, che, trascorso più di un anno dal giorno dell'acquisizione della residenza anagrafica in Italia, guidano con l'abilitazione professionale eventualmente richiesta non più in corso di validità, si applicano le sanzioni previste dall'articolo 116, commi 16 e 18.*	
8. Fatto salvo quanto previsto dal presente articolo, i conducenti muniti di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, sono tenuti all'osservanza delle disposizioni e delle norme di comportamento del presente codice. Ai conducenti di cui al primo periodo si applicano le sanzioni previste per i titolari di patente italiana.	*Art. 135* *4. I conducenti muniti di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, sono tenuti all'osservanza di tutte le disposizioni e le norme di comportamento stabilite nel presente codice; ai medesimi, fatto salvo quanto previsto dai commi 5 e 6, si applicano le sanzioni previste per i titolari di patente italiana.*	

9. Le disposizioni di cui all'articolo 97, commi 1, 2 e 3, non si applicano ai titolari di patenti rilasciate da uno Stato estero che hanno acquisito la residenza in Italia.		**La disposizione serve a chiarire che le limitazioni previste per i titolari di patente italiana non si estendono ai titolari di patente estera in funzione della disposizione di cui al comma 8.**
Articolo 99 *Circolazione con patenti di guida di servizio*		
1. I veicoli immatricolati ai sensi dell'articolo 34, possono essere condotti solo da titolari di patenti ovvero di autorizzazioni ad esercitarsi alla guida rilasciate ai sensi del medesimo articolo 34. I soggetti di cui al primo periodo possono condurre unicamente veicoli compresi nel titolo abilitativo di cui sono in possesso.	*Art. 138* *3. Le Forze armate provvedono direttamente nei riguardi del personale in servizio: a) all'addestramento, all'individuazione e all'accertamento dei requisiti necessari per la guida, all'esame di idoneità e al rilascio della patente militare di guida, che abilita soltanto alla guida dei veicoli comunque in dotazione delle Forze armate;* *(omissis)* *11. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai veicoli e ai conducenti della Polizia di Stato della Guardia di finanza, del Corpo di Polizia penitenziaria, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, dei Corpi dei vigili del fuoco delle province autonome di Trento e di Bolzano, della regione Valle d'Aosta, della Croce rossa, del Corpo forestale dello Stato, dei Corpi forestali operanti nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano e della Protezione civile nazionale, della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano.*	

	12. Chiunque munito di patente militare, ovvero munito di patente rilasciata ai sensi del comma 11, guida un veicolo immatricolato con targa civile è soggetto alle sanzioni previste dall'art. 125, comma 3. La patente di guida è sospesa dall'autorità che l'ha rilasciata, secondo le procedure e la disciplina proprie dell'amministrazione di appartenenza *Art. 139* *1. Ai soggetti già in possesso di patente di guida e abilitati allo svolgimento di compiti di polizia stradale indicati dai commi 1 e 3, lettera a), dell'articolo 12 è rilasciata apposita patente di servizio la cui validità è limitata alla guida di veicoli adibiti all'espletamento di compiti istituzionali dell'amministrazione di appartenenza.*	
2. Il titolare della patente o dell'autorizzazione ad esercitarsi di cui al comma 1 può guidare solo un veicolo immatricolato o immesso in circolazione in Italia, che è nell'esclusiva disponibilità dell'Ente, dell'Associazione o dell'Amministrazione da cui dipende e che ha rilasciato il titolo medesimo o per cui il titolo è comunque valido.	*Art. 138* *3. Le Forze armate provvedono direttamente nei riguardi del personale in servizio: a) all'addestramento, all'individuazione e all'accertamento dei requisiti necessari per la guida, all'esame di idoneità e al rilascio della patente militare di guida, che abilita soltanto alla guida dei veicoli comunque in dotazione delle Forze armate;* *(omissis)* *11. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai veicoli e ai conducenti della Polizia di Stato della Guardia di finanza, del Corpo di Polizia penitenziaria, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, dei Corpi dei vigili del fuoco delle province autonome di Trento e di Bolzano, della regione Valle d'Aosta, della Croce rossa, del Corpo forestale dello Stato, dei Corpi forestali operanti nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e di Bolzano e della*	

	Protezione civile nazionale, della regione Valle d'Aosta e delle province autonome di Trento e di Bolzano. *12. Chiunque munito di patente militare, ovvero munito di patente rilasciata ai sensi del comma 11, guida un veicolo immatricolato con targa civile è soggetto alle sanzioni previste dall'art. 125, comma 3. La patente di guida è sospesa dall'autorità che l'ha rilasciata, secondo le procedure e la disciplina proprie dell'amministrazione di appartenenza* *Art. 139* *1. Ai soggetti già in possesso di patente di guida e abilitati allo svolgimento di compiti di polizia stradale indicati dai commi 1 e 3, lettera a), dell'articolo 12 è rilasciata apposita patente di servizio la cui validità è limitata alla guida di veicoli adibiti all'espletamento di compiti istituzionali dell'amministrazione di appartenenza.*	
3. La patente e l'autorizzazione ad esercitarsi alla guida, rilasciate ai sensi dell'articolo 34, devono essere in corso di validità.	**Nuova introduzione**	**Serve ad integrare le prescrizioni del comma 1**
4. Quando, per la guida di determinati veicoli, l'Ente, l'Associazione o l'Amministrazione che ha rilasciato la patente, ai sensi dell'articolo 34, prescrive anche il possesso di un certificato di abilitazione professionale o di altri titoli abilitativi, il conducente ne deve essere sempre provvisto.	**Nuova introduzione**	**Serve ad integrare le prescrizioni del comma 1**
Articolo 100 *Domicilio digitale dei titolari di patente*	**Nuova introduzione**	**La disposizione estende la facoltà di utilizzare il domicilio digitale anche nei procedimenti concernenti la patente**

		di guida, assicurando uniformità di disciplina con quanto previsto per i veicoli.
1. Le disposizioni di cui all'articolo 86, comma 1, si applicano anche in caso di richiesta di rilascio di patente di guida, di conferma di validità, di revisione o di ogni altra operazione riguardante il medesimo titolo.		

CAPO IX

REGOLE DI COMPORTAMENTO PER L'AUTOTRASPORTO DI PERSONE E COSE

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 101 *Sistemazione del carico*		
1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 58 e dagli articoli 6-bis e 7 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, sui veicoli adibiti al trasporto di cose, il conducente, qualora presente alle operazioni di carico e scarico, verifica che siano rispettate le disposizioni riguardanti la corretta sistemazione del carico indicate nell'allegato III della direttiva 2014/47/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 3 aprile 2014 relativa ai controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nell'Unione, recepita in Italia. Se il carico non risulta correttamente sistemato il veicolo non può iniziare o continuare il viaggio.	**Nuova introduzione**	**La disposizione dà effettività all'obbligo di corretta sistemazione del carico previsto dalla direttiva 2014/47/UE, recepita con il D.M. 19 maggio 2017, colmando l'assenza di una specifica misura applicativa e rafforzando le garanzie di sicurezza della circolazione.**

2. Le disposizioni del comma 1 non si applicano quando il conducente non ha potuto assistere alle operazioni di carico. In tali casi, dell'inosservanza delle disposizioni indicate nel medesimo comma 1 risponde il caricatore.	**Nuova introduzione** Modifica di coordinamento con articolo 6-bis, comma 4, d.lgs. n. 286 del 2005: "4. *Fermo restando che le operazioni di scarico possono essere svolte anche in assenza del conducente, è sempre assicurata al medesimo conducente la possibilità di essere presente e di visionare la regolarità delle operazioni di carico, con particolare riguardo alla sistemazione del medesimo sui veicoli, tenuto conto delle sanzioni di …"*	**La disposizione chiarisce che la responsabilità per l'inosservanza delle prescrizioni sulla corretta sistemazione del carico grava sul caricatore quando il conducente non abbia potuto assistere alle operazioni di carico, escludendo così la responsabilità di quest'ultimo nei casi in cui la violazione non sia a lui imputabile.**
Articolo 102 *Trasporto di merci pericolose*		
1. Ai fini del trasporto su strada sono considerati merci ed oggetti pericolosi quelli appartenenti alle classi indicate negli allegati all'accordo relativo al trasporto internazionale su strada di merci pericolose di cui alla legge 12 agosto 1962, n. 1839 e agli allegati tecnici della direttiva 2008/68/CE come recepita nell'ordinamento.	*Art. 168* *1. Ai fini del trasporto su strada sono considerati materiali pericolosi quelli appartenenti alle classi indicate negli allegati all'accordo europeo relativo al trasporto internazionale su strada di merci pericolose di cui alla legge 12 agosto 1962, n. 1839, e successive modificazioni e integrazioni.*	
2. Gli allegati di cui al comma 1, recepiti nell'ordinamento in conformità alle norme vigenti, stabiliscono: a) le condizioni e le modalità per la circolazione dei veicoli che trasportano merci ed oggetti pericolosi ammessi al trasporto su strada;	*Art. 168* *2. La circolazione dei veicoli che trasportano merci pericolose ammesse al trasporto su strada, nonché le prescrizioni relative all'etichettaggio, all'imballaggio, al carico, allo scarico ed allo stivaggio sui veicoli stradali è regolata dagli allegati all'accordo di cui al comma 1 recepiti nell'ordinamento in conformità alle norme vigenti.*	**La disposizione è volta a specificare comportamenti che sono precisati nel testo ADR allo scopo di consentire l'applicazione di sanzioni diversificate**

b) le modalità di etichettatura e marcatura informativa e di conformità del sistema di contenimento, c) le modalità di carico, scarico e stivaggio sui veicoli stradali; d) le modalità di trasporto autorizzate; e) l'idoneità tecnica dei veicoli, delle cisterne e dei contenitori, comprese le carrozzerie intercambiabili; f) le caratteristiche e l'idoneità degli equipaggiamenti dei veicoli, dei dispositivi di equipaggiamento e protezione di ogni membro dell'equipaggio; g) l'individuazione dei casi in cui le prescrizioni di sicurezza imposte dall'accordo non trovano applicazione.		**(contenute nella tabella violazioni) graduate in base alla gravità dell'illecito.**
3. Non può circolare sulla strada un veicolo soggetto alle disposizioni dell'accordo di cui al comma 1 quando: a) sono trasportate merci pericolose per cui è vietato il trasporto, salvo speciali autorizzazioni di cui ai commi 9 e 10; b) sono trasportate merci pericolose in contenitori vietati o non approvati; c) mancano i pannelli arancioni**,** le placche di pericolo, i marchi di pericolo sui veicoli, sulle cisterne, sui container che contengono merci pericolose, ovvero che le hanno contenute se non ancora ripuliti o degassificati quando previsto; d) sono trasportate merci ed oggetti pericolosi che determinano fughe o dispersioni quando il consulente per la sicurezza dei trasporti di merci pericolose abbia l'obbligo di redigere una relazione di sinistro;	*Art. 168* *8. Chiunque trasporta merci pericolose senza regolare autorizzazione, quando sia prescritta, ovvero non rispetta le condizioni imposte, a tutela della sicurezza, negli stessi provvedimenti di autorizzazione è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma (omissis)* *9. Chiunque viola le prescrizioni fissate dal comma 2, ovvero le condizioni di trasporto di cui ai commi 3 e 4, relative all'idoneità tecnica dei veicoli o delle cisterne che trasportano merci pericolose, ai dispositivi di equipaggiamento e protezione dei veicoli, alla presenza o alla corretta sistemazione dei pannelli di segnalazione e alle etichette di pericolo collocate sui veicoli, sulle cisterne, sui contenitori e sui colli che contengono merci pericolose, ovvero che le hanno contenute se non ancora bonificati, alla sosta dei veicoli, alle operazioni di carico, scarico e trasporto in comune delle merci pericolose, è soggetto alla sanzione amministrativa del*	**Il comma contiene l'esplicitazione dei singoli divieti che oggi l'art. 168 non contiene, facendo rimando alle disposizioni dell'ADR. Tale nuova impostazione serve per garantire tipicità e determinatezza dell'illecito.**

e) non è tecnicamente idoneo ovvero non è stato sottoposto alle prescritte revisioni o controlli, ovvero quando la cisterna collocata sul medesimo veicolo, il container o la cassa mobile o scarrabile non sono stati sottoposti alle prescritte revisioni o controlli o non sono tecnicamente idonei; f) è sprovvisto del certificato di omologazione, quando richiesto; g) non è più conforme alle norme di omologazione e presenta un rischio immediato; h) non sono rispettate le disposizioni in materia di stivaggio e fissaggio del carico; i) non sono rispettate le disposizioni relative al carico misto di imballaggi; l) per i trasporti in cisterna o alla rinfusa, non sono rispettati le condizioni ed i limiti previsti dalle vigenti disposizioni relative all'esecuzione dell'operazione di trasporto e risulta superato il grado di riempimento massimo o il vuoto minimo delle cisterne o dei container cisterna; m) mancano le informazioni relative alle sostanze trasportate che permettano la loro identificazione; n) sono utilizzate luci non protette o fuoco o non sia rispettato il divieto di fumare; o) non siano rispettate le prescrizioni relative alla sorveglianza durante la sosta o fermata, quando prescritto; p) traina più di un rimorchio o semirimorchio; q) non è più conforme alle norme di omologazione quando la non conformità non costituisce rischio immediato;	*pagamento di una somma da € 414 a € 1.665. A tali violazioni, qualora riconducibili alle responsabilità del trasportatore, così come definite nell'accordo di cui al comma 1, ovvero del conducente, consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida del conducente e della carta di circolazione del veicolo con il quale è stata commessa la violazione per un periodo da due a sei mesi, a norma del capo I, sezione II, del titolo VI. A chiunque violi le disposizioni del comma 4, primo periodo, si applicano la sanzione amministrativa pecuniaria di cui al comma 8, nonché le disposizioni del periodo precedente.* *9-bis. Chiunque viola le prescrizioni fissate dal comma 2, ovvero le condizioni di trasporto di cui ai commi 3 e 4, relative ai dispositivi di equipaggiamento e protezione dei conducenti o dell'equipaggio, alla compilazione e tenuta dei documenti di trasporto o delle istruzioni di sicurezza, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 414 a € 1.665.*	

r) i mezzi di estinzione incendio richiesti risultano insufficienti per numero o per capacità minima e sono mancanti del sigillo; s) sono trasportati imballaggi vuoti danneggiati e non ripuliti; t) sono trasportate merci pericolose in container strutturalmente inadeguati; u) le cisterne o i container-cisterna, inclusi quelli vuoti e non ripuliti, non sono stati chiusi adeguatamente; v) le istruzioni scritte conformi mancano o non sono pertinenti alle merci trasportate; z) mancano o non sono efficienti le misure o le precauzioni atte a minimizzare il furto o l'utilizzo improprio delle merci e oggetti pericolosi, quando richiesto; aa) mancano i dispositivi di equipaggiamento e protezione dei veicoli; bb) mancano i dispositivi di equipaggiamento e protezione dei conducenti o dell'equipaggio; cc) manca o è inefficiente il dispositivo di frenata antibloccaggio o il rallentatore di velocità, quando richiesto; dd) manca il dispositivo di protezione posteriore dei veicoli-cisterna; ee) manca o non è funzionante il dispositivo di messa fuori tensione dei circuiti elettrici sui veicoli per cui è richiesto; ff) si è verificata una reazione pericolosa, così come definita dall'accordo di cui al comma 1, che ha avuto origine dalla merce pericolosa trasportata;		

gg) è inosservato il divieto di transito in galleria allorquando le merci ed oggetti pericolosi trasportati per quantità e tipologia impongono anche la sorveglianza dei veicoli così come definita dall'accordo di cui al comma 1; hh) risultano superati i quantitativi trasportabili indicati in relazione alle classi di pericolo oggetto del trasporto, ove previsto; ii) non sono osservate le precauzioni contro le cariche elettrostatiche durante le operazioni di carico-scarico, ove previsto; ll) non vengono rispettate le disposizioni relative alla presenza o corretta applicazione delle etichette di pericolo; mm) non è osservato il divieto di carico misto nel trasporto in colli di merci ed oggetti pericolosi o le precauzioni relative alle derrate alimentari, altri oggetti di consumo e alimenti per animali.		
4. Conformemente a quanto stabilito dall'accordo di cui al comma 1 e dagli allegati di cui al comma 2, il conducente di un veicolo che trasporta merci ed oggetti pericolosi non può iniziare un trasporto né circolare sulla strada quando non si sia assicurato che: a) gli equipaggiamenti prescritti siano idonei all'uso; b) siano presenti a bordo documenti di trasporto, di idoneità tecnica dei veicoli, delle cisterne e dei sistemi di contenimento delle merci ed oggetti pericolosi quando richiesti.	*Art. 168* *9-bis. Chiunque viola le prescrizioni fissate dal comma 2, ovvero le condizioni di trasporto di cui ai commi 3 e 4, relative ai dispositivi di equipaggiamento e protezione dei conducenti o dell'equipaggio, alla compilazione e tenuta dei documenti di trasporto o delle istruzioni di sicurezza, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 414 a € 1.665.*	**Introduce l'obbligo espresso di verifica prima della partenza, che oggi deriva dall'ADR.**
5. Il conducente di un veicolo che trasporta merci ed oggetti pericolosi non può iniziare un trasporto né	*Art. 168* *9-ter. Chiunque, fuori dai casi previsti dai commi 8, 9 e 9-bis, viola le altre prescrizioni fissate o recepite con i*	

circolare sulla strada quando il veicolo o il relativo carico viola le disposizioni dell'accordo di cui ai commi 1 e 2, diverse da quelle dei commi 3 e 4	*decreti ministeriali di cui al comma 2, ovvero le condizioni di trasporto di cui ai commi 3 e 4, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma ((da € 167 a € 665.*	
6. In deroga alle disposizioni dell'articolo 83, è vietato circolare con un veicolo o con un complesso di veicoli che trasportano esclusivamente merci o oggetti pericolosi, la cui massa complessiva a pieno carico risulta superiore a quella indicata sul documento unico di circolazione. Nell'accertamento della massa non si applicano le tolleranze o le franchigie previste nell'allegato III.3.	*Art. 168* *7. Chiunque circola con un veicolo o con un complesso di veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose, la cui massa complessiva a pieno carico risulta superiore a quella indicata sulla carta di circolazione, è soggetto alle sanzioni amministrative previste nell'art. 167, comma 2, in misura doppia.*	
7. In deroga a quanto previsto dall'articolo 7 del decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286, e ferme restando le responsabilità specifiche dei vari operatori coinvolti nel trasporto delle merci ed oggetti pericolosi, stabilite dall'accordo di cui al comma 1, le violazioni alle disposizioni del presente articolo sono contestate al conducente, al trasportatore ed allo speditore. Delle violazioni delle prescrizioni di cui ai commi 3 e 4 commesse dal conducente risponde anche il committente salvo che provi di aver fornito adeguate istruzioni al conducente per impedire che la violazione si verificasse.	*Art. 168* *10. Alle violazioni di cui ai precedenti commi si applicano le disposizioni dell'art. 167, comma 9.*	**La disposizione riproduce quanto previsto dall'ADR (Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada)** **per la responsabilità della filiera del trasporto. La norma recepisce il principio secondo cui ciascun soggetto coinvolto nel trasporto di merci pericolose risponde delle violazioni riconducibili ai propri obblighi e alle proprie attività, garantendo una ripartizione della**

		responsabilità lungo l'intera filiera del trasporto.
8. Fatti salvi i permessi di trasporto e le licenze previsti per le merci ed oggetti pericolosi che presentino pericolo di esplosione, per i gas tossici ed i rifiuti, le merci ed oggetti pericolosi, il cui trasporto internazionale su strada è ammesso dagli accordi internazionali, possono essere trasportate su strada, all'interno dello Stato, alle medesime condizioni stabilite per i predetti trasporti internazionali.	Art. 168 3. (*omissis)* Per le merci che presentino pericolo di esplosione e per i gas tossici resta salvo l'obbligo per gli interessati di munirsi delle licenze e dei permessi di trasporto qualora previsti dalle vigenti disposizioni.	
9. Qualora siano adottati i provvedimenti di cui all'articolo 252, è fatto obbligo a chiunque di rispettarli, anche in deroga alle disposizioni del presente articolo.	**Nuova introduzione**	**Si prevede un obbligo specifico di rispetto delle disposizioni derogatorie fissate attraverso i provvedimenti del MIT in modo che sia possibile sanzionarne la violazione attraverso la tabella violazioni**
10. Resta ferma la possibilità di derogare alle disposizioni del presente articolo, con apposito decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi di concerto con i Ministeri dell'interno, della salute, dell'ambiente e della e della sicurezza energetica e dell'industria e del made in Italy, limitatamente:	*Art. 168* *6. A condizione che non sia pregiudicata la sicurezza e previa notifica alla Commissione europea, ai fini dell'autorizzazione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministeri dell'interno, della salute, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dello sviluppo economico, può derogare le condizioni poste dalle norme di cui al comma 2 per:*	

a) al trasporto nazionale di piccole quantità di merce, purché non relative a materie a media o alta radioattività; b) alle merci pericolose destinate al trasporto locale su brevi distanze.	*a) il trasporto nazionale di piccole quantità di merce, purché non relative a materie a media o alta radioattività;* *b) merci pericolose destinate al trasporto locale su brevi distanze.*	
11. È vietato il trasporto di merci pericolose con veicoli eccezionali, o in condizioni di eccezionalità. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, quando ricorrano particolari e giustificate esigenze di trasporto, può rilasciare autorizzazioni in deroga al divieto di cui al primo periodo nel rispetto delle condizioni di ammissibilità previste nel presente articolo e previa autorizzazione alla circolazione da parte degli enti competenti ai sensi dell'articolo 274. In deroga a quanto previsto dal primo periodo, è ammesso il trasporto di merci pericolose, anche in eccedenza ai limiti di massa e di sagoma previsti, purché tale trasporto avvenga con carri ferroviari caricati su rimorchi adibiti a tale specifico trasporto. Quando sono rilasciate le speciali autorizzazioni di cui al presente comma, è fatto obbligo di rispettare le relative prescrizioni.	*Art. 368 Reg. es. CDS* *1. È vietato il trasporto di merci pericolose con veicoli eccezionali, o in condizioni di eccezionalità, fatte salve le condizioni di ammissibilità previste nel presente articolo nonché le competenze del Ministero dei lavori pubblici e degli enti proprietari delle strade.* *2. È ammesso il trasporto di merci pericolose, anche in eccedenza ai limiti prescritti dagli articoli 61 e 62 del codice, purché tale trasporto avvenga con carri ferroviari caricati su rimorchi adibiti a tale specifico trasporto.* *3. La Direzione generale della M.C.T.C. può rilasciare singole specifiche e motivate autorizzazioni per il trasporto di merci pericolose con veicoli eccezionali, o in condizioni di eccezionalità, quando ricorrano particolari e giustificate esigenze di trasporto*	**La norma di comportamento è ripresa dal vigente regolamento di esecuzione allo scopo di consentire l'applicazione di sanzioni che prima non erano applicabili.**
Articolo 103 *Norme in materia sociale*		**La disposizione interviene sulla durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di merci e di persone, prevedendo i comportamenti da sanzionare dei conducenti di tali veicoli. La norma è**

		stata costruita coerentemente con le previsioni contenute nel regolamento (CE) n. 561/2006, superando l'attuale formulazione dell'art. 174 che non è più adeguata alle numerose ipotesi di violazioni legate al rispetto dei tempi di guida e di riposo
1. Fermo restando quanto previsto dal presente articolo, ai fini del rispetto delle norme in materia sociale, si applicano, in ogni caso, le disposizioni previste dalla normativa unionale vigente in materia sociale nel settore dei trasporti su strada nonché le disposizioni di cui all'articolo 106.	*Art 174* *1.La durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose e i relativi controlli sono disciplinati dalle norme previste dal regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006.*	
2. I registri di servizio, gli estratti del registro, l'orario di servizio e le copie dell'orario di servizio previsti dalla normativa unionale vigente in materia sociale nel settore dei trasporti su strada sono esibiti per il controllo, dietro richiesta dell'organo di polizia stradale, da parte dei funzionari del competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e degli ispettori dell'articolazione territorialmente competente dell'Ispettorato Nazionale del Lavoro, nonché degli Ispettorati del lavoro della Regione Siciliana e delle Province Autonome di Bolzano e Trento..	*Art 174* *2. I registri di servizio, gli estratti del registro e le copie dell'orario di servizio di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 devono essere esibiti, per il controllo, al personale cui sono stati affidati i servizi di polizia stradale ai sensi dell'articolo 12 del presente codice. I registri di servizio di cui al citato regolamento (CE), conservati dall'impresa, devono essere esibiti, per il controllo, anche ai funzionari del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici e agli ispettori della direzione provinciale del lavoro.*	
3. Fatte salve le deroghe previste dalla normativa unionale vigente, il conducente deve:	*Art 174* *4.Il conducente che supera la durata dei periodi di guida prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto*	

a) non superare la durata del periodo di guida giornaliero; b) rispettare la durata delle interruzioni di guida; c) rispettare le modalità di effettuazione delle interruzioni di guida; d) salvo che sia stato concesso un periodo di riposo giornaliero ridotto, effettuare un periodo di riposo giornaliero di almeno undici ore; e) in caso di concessione del periodo di riposo giornaliero ridotto, effettuare un periodo di riposo giornaliero di almeno nove ore; f) in caso di fruizione del periodo di riposo giornaliero in due periodi, effettuare il periodo più lungo per almeno nove ore; g) rispettare la durata del periodo di guida settimanale; h) rispettare la durata del periodo di guida durante due settimane consecutive; i) salvo che sia stato concesso un periodo di riposo settimanale ridotto, effettuare un periodo di riposo settimanale di almeno quarantacinque ore; l) in caso di concessione del periodo di riposo settimanale ridotto, effettuare un riposo settimanale di almeno ventiquattro ore; m) nel corso di un trasporto internazionale di merci, quando effettua due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi al di fuori dello Stato membro di riferimento, effettuare due periodi di riposo settimanale regolari in quattro settimane consecutive; n) effettuare il periodo di riposo settimanale almeno entro sei periodi di ventiquattro ore	*alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 ad euro 165. Si applica la sanzione da euro 218 ad euro 868 al conducente che non osserva le disposizioni relative ai periodi di riposo giornaliero di cui al citato regolamento (CE).* *5. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore al 10 per cento rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida prescritto dal regolamento (CE) n. 561/2006, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 325 ad euro 1.301. Si applica la sanzione da euro 379 ad euro 1.519 se la violazione di durata superiore al 10 per cento riguarda il tempo minimo di riposo prescritto dal citato regolamento.* *6. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore al 20 per cento rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida, ovvero minimo del tempo di riposo, prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 433 ad euro 1.735.* *7. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite massimo di durata dei periodi di guida settimanale prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 271 ad euro 1.084. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite minimo dei periodi di riposo settimanale prescritti dal predetto regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 379 ad euro 1.519. Se i limiti di cui ai periodi precedenti non sono rispettati per oltre il 20 per cento, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 433 ad euro 1.735.*	

	consecutivi tra due periodi di riposo settimanale, oppure, quando svolge un servizio di trasporto occasionale di passeggeri, entro dodici periodi di ventiquattro ore consecutivi e successivi al precedente periodo di riposo settimanale regolare; in quest'ultima ipotesi, dopo dodici periodi di ventiquattro ore consecutivi successivi al precedente periodo di riposo settimanale regolare, deve usufruire di due periodi di riposo settimanale regolari, oppure di un periodo di riposo settimanale regolare e un periodo di riposo settimanale ridotto di almeno ventiquattrore ore. La riduzione deve essere compensata da un equivalente periodo di riposo ininterrotto entro la fine della terza settimana successiva al termine del periodo di deroga di cui al primo periodo; o) dopo aver eseguito un periodo di riposo settimanale ridotto, compensare con un periodo di riposo equivalente entro la terza settimana successiva alla settimana in questione; in caso di un trasporto internazionale di merci, il conducente non effettua il riposo a compensazione di due periodi di riposo settimanale ridotti consecutivi prima di iniziare il successivo periodo di riposo settimanale.	*8. Il conducente che durante la guida non rispetta le disposizioni relative alle interruzioni di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 168 ad euro 672.* *9. Il conducente che è sprovvisto dell'estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio di cui al regolamento (CE) n. 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 333 ad euro 1.331. La stessa sanzione si applica a chiunque non ha con sé o tiene in modo incompleto o alterato l'estratto del registro di servizio o copia dell'orario di servizio, fatta salva l'applicazione delle sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato.* *10. Le sanzioni di cui ai commi 4, 5, 6, 7, 8 e 9 si applicano anche agli altri membri dell'equipaggio che non osservano le prescrizioni previste dal regolamento (CE) n. 561/2006.* *11. Nei casi previsti dai commi 4, 5, 6 e 7 l'organo accertatore, oltre all'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, provvede al ritiro temporaneo dei documenti di guida, intima al conducente del veicolo di non proseguire il viaggio se non dopo aver effettuato i prescritti periodi di interruzione o di riposo e dispone che, con le cautele necessarie, il veicolo sia condotto in un luogo idoneo per la sosta, ove deve permanere per il periodo necessario; del ritiro dei documenti di guida e dell'intimazione è fatta menzione nel verbale di contestazione. Nel verbale è indicato anche il comando o l'ufficio da cui dipende l'organo accertatore, presso il quale, completati le interruzioni o i riposi prescritti, il conducente è autorizzato a recarsi per ottenere la restituzione dei documenti in precedenza ritirati; a tale*	

	fine il conducente deve seguire il percorso stradale espressamente indicato nel medesimo verbale. Il comando o l'ufficio restituiscono la patente e la carta di circolazione del veicolo dopo avere constatato che il viaggio può essere ripreso nel rispetto delle condizioni prescritte dal presente articolo. Chiunque circola durante il periodo in cui gli è stato intimato di non proseguire il viaggio è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.919 ad euro 7.679, nonché con il ritiro immediato della patente di guida. *12. Per le violazioni della normativa comunitaria sui tempi di guida, di interruzione e di riposo commesse in un altro Stato membro dell'Unione europea, se accertate in Italia dagli organi di cui all'articolo 12, si applicano le sanzioni previste dalla normativa italiana vigente in materia, salvo che la contestazione non sia già avvenuta in un altro Stato membro; a tale fine, per l'esercizio dei ricorsi previsti dagli articoli 203 e 204-bis, il luogo della commessa violazione si considera quello dove è stato operato l'accertamento in Italia.* *13. Per le violazioni delle norme di cui al presente articolo, l'impresa da cui dipende il lavoratore al quale la violazione si riferisce è obbligata in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questo dovuta.* *14. L'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni contenute nel regolamento (CE) n. 561/2006, ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 333 ad euro 1.331 per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce, fatta salva l'applicazione delle*	

	sanzioni previste dalla legge penale ove il fatto costituisca reato. *15. Nel caso di ripetute inadempienze, tenuto conto anche della loro entità e frequenza, l'impresa che effettua il trasporto di persone ovvero di cose in conto proprio ai sensi dell'articolo 83 incorre nella sospensione, per un periodo da uno a tre mesi, del titolo abilitativo o dell'autorizzazione al trasporto riguardante il veicolo cui le infrazioni si riferiscono se, a seguito di diffida rivoltale dall'autorità competente a regolarizzare in un congruo termine la sua posizione, non vi abbia provveduto.* *16. Qualora l'impresa di cui al comma 15, malgrado il provvedimento adottato a suo carico, continui a dimostrare una costante recidività nel commettere infrazioni, anche nell'eventuale esercizio di altri servizi di trasporto, essa incorre nella decadenza o nella revoca del provvedimento che la abilita o la autorizza al trasporto cui le ripetute infrazioni maggiormente si riferiscono.* *17. La sospensione, la decadenza o la revoca di cui al presente articolo sono disposte dall'autorità che ha rilasciato il titolo che abilita al trasporto. I provvedimenti di revoca e di decadenza sono atti definitivi.* *18. Quando le ripetute inadempienze di cui ai commi 15 e 16 del presente articolo sono commesse con veicoli adibiti al trasporto di persone o di cose in conto terzi, si applicano le disposizioni del comma 6 dell'articolo 5 del decreto legislativo 22 dicembre 2000, n. 395.*	
4. Tra le ore 22:00 e le ore 6:00, quando a bordo del veicolo ci sono più conducenti, il conducente deve osservare una pausa non oltre le tre ore di guida.	**Regolamento (CE) n. 561/2006**	

5. Il conducente non deve effettuare a bordo del veicolo il periodo di riposo settimanale regolare o il periodo di riposo settimanale superiore a quarantacinque ore eseguito in compensazione di precedente periodo di riposo settimanale ridotto.	**Regolamento (CE) n. 561/2006**	
6. Il conducente detiene a bordo del veicolo l'estratto del registro di servizio o la copia dell'orario di servizio, ove previsto in relazione al tipo di trasporto effettuato. Salvo che il fatto costituisca reato, è vietato manomettere o tenere in modo incompleto o alterato i documenti indicati al primo periodo.	**Regolamento (CE) n. 561/2006**	
7. Quando deroga alle disposizioni relative ai periodi di guida, alle interruzioni e ai periodi di riposo giornaliero o settimanale per raggiungere un punto di sosta appropriato o deroga alle disposizioni relative ai periodi di guida giornaliero o settimanale e ai periodi di riposo giornaliero per raggiungere la sede di attività del datore di lavoro o il proprio luogo di residenza per effettuare un periodo di riposo settimanale o un periodo di riposo settimanale regolare, il conducente deve registrare le motivazioni della deroga medesima.	**Regolamento (CE) n. 561/2006**	
8. Il conducente deve fruire di un periodo di riposo equivalente al periodo di estensione della guida consentito nelle ipotesi di cui al comma 7 entro la fine della terza settimana successiva alla settimana in cui tale estensione si è verificata.	**Regolamento (CE) n. 561/2006**	
9. Il conducente deve rispettare le altre disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 diverse da quelle indicate nei commi da 3 a 8 e nell'articolo 106.	**Regolamento (CE) n. 561/2006**	
10. In caso di multipresenza le disposizioni dei commi da 3 a 9 si applicano a tutti i conducenti.	**Regolamento (CE) n. 561/2006**	
11. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni del presente articolo, il rispetto delle prescrizioni ivi previste è documentato attraverso le risultanze o le	**Regolamento (CE) n. 561/2006**	

registrazioni dei dispositivi di controllo installati sui veicoli, nonché attraverso i documenti di cui al comma 2.		
Articolo 104 *Durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto internazionale di persone o di cose che rientrano nell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada*		**La disposizione riprende quanto previsto dall'articolo 178 del codice della strada dettando disposizioni in materia di durata della guida dei veicoli adibiti al trasporto internazionale di persone o di cose che rientrano nell'accordo AETR (della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite concluso a Ginevra il 1º luglio 1970, sulle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada di persone o di merci) e, quindi, non nell'ambito della disciplina di cui al Regolamento (CE) 561/2006. Si tratta dei veicoli che, prescindendo dal**

		Paese in cui sono immatricolati, effettuano trasporto internazionale su strada, in parte al di fuori del territorio della Comunità europea, o fra lo stesso e la Svizzera o i Paesi che sono parte dell'accordo sullo Spazio economico europeo. **La nuova norma è costruita per le violazioni commesse dai conducenti in modo analogo a come è stato costruito l'articolo 2.IX.3, salvo piccole differenze non particolarmente significative, atteso che la disciplina contenuta nell'AETR ricalca quella contenuta nel Regolamento (CE) 561/2006.**
1. La durata del periodo di guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di cose o di persone per i quali non si applicano le disposizioni dell'articolo 103 e i relativi controlli sono disciplinati dalle norme previste dall'accordo europeo relativo alle prestazioni	*Art. 178* *1.La durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose non muniti dei dispositivi di controllo di cui all'articolo 179 è disciplinata dalle disposizioni dell'accordo europeo relativo alle*	

lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite concluso a Ginevra il 1º luglio 1970, ratificato ai sensi della legge 6 marzo 1976, n. 112. La normativa unionale vigente in materia di tempi di guida e di riposo individua i veicoli cui si applicano le disposizioni dello stesso accordo.	*prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR), concluso a Ginevra il 1° luglio 1970, reso esecutivo dalla legge 6 marzo 1976, n. 112. Al rispetto delle disposizioni dello stesso accordo sono tenuti i conducenti dei veicoli di cui al paragrafo 3 dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006.*	
2. I conducenti dei veicoli non provvisti di dispositivi di controllo di cui all'articolo 106 documentano la loro attività di guida e l'effettuazione dei prescritti periodi di interruzione e riposo attraverso fogli di registrazione quotidiana compilati manualmente in modo completo da ogni conducente e non alterati. I predetti documenti sono esibiti, per il controllo, dietro richiesta degli organi di polizia stradale, dei funzionari del competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e degli ispettori dell'articolazione territorialmente competente dell'Ispettorato Nazionale del Lavoro, nonché degli Ispettorati del lavoro della Regione Siciliana e delle Province Autonome di Bolzano e Trento. Si applicano, altresì, le disposizioni dell'articolo 103, comma 11.	*Art. 178* *2. I registri di servizio, i libretti individuali, gli estratti del registro di servizio e le copie dell'orario di servizio di cui all'accordo indicato al comma 1 del presente articolo devono essere esibiti, per il controllo, agli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12. I libretti individuali conservati dall'impresa e i registri di servizio devono essere esibiti, per il controllo, anche ai funzionari del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.*	
3. Ai conducenti sottoposti all'accordo di cui al comma 1 si applicano le disposizioni dell'articolo 103, comma 3, ad eccezione della lettera m), nonché dei commi 4, 5, 6, 7, 8.	*Art. 178* *3. Le violazioni delle disposizioni di cui al presente articolo possono essere sempre accertate attraverso le risultanze o le registrazioni dei dispositivi di controllo installati sui veicoli, nonché attraverso i documenti di cui al comma 2.* *4. Il conducente che supera la durata dei periodi di guida prescritti dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 ad euro 165. Si applica la sanzione da*	

	euro 218 ad euro 868 al conducente che non osserva le disposizioni relative ai periodi di riposo giornaliero. *5. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore al 10 per cento rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida prescritto dalle disposizioni dell'accordo di cui al comma 1, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 325 ad euro 1.301. Si applica la sanzione da euro 379 ad euro 1.519 se la violazione di durata superiore al 10 per cento riguarda il tempo minimo di riposo prescritto dal citato accordo.* *6. Quando le violazioni di cui al comma 4 hanno durata superiore al 20 per cento rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida, ovvero minimo del tempo di riposo, prescritti dall'accordo di cui al comma 1, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 433 ad euro 1.735 .* *7. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite massimo di durata dei periodi di guida settimanale prescritti dall'accordo di cui al comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 271 ad euro 1.084. Il conducente che non rispetta per oltre il 10 per cento il limite minimo dei periodi di riposo settimanale prescritti dal predetto accordo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 379 ad euro 1.519. Se i limiti di durata di cui ai periodi precedenti non sono rispettati per oltre il 20 per cento, si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 433 ad euro 1.735.*	
4. Il conducente rispetta le altre disposizioni dell'accordo di cui al comma 1 diverse da quelle richiamate dal comma 3.	**Nuova introduzione**	**Norma di raccordo**

5. In caso di presenza di più conducenti le disposizioni dei commi 3 e 4 si applicano a tutti i conducenti.	**Nuova introduzione**	**Norma di raccordo**
6. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai veicoli immatricolati sul territorio di uno Stato non parte contraente dell'Accordo di cui al comma 1.	**Nuova introduzione**	**Norma di raccordo**
Articolo 105 *Responsabilità delle imprese di trasporto in materia sociale nel settore dei trasporti su strada*	**Nuova introduzione**	**Si disciplinano le specifiche violazioni delle imprese di trasporto alle disposizioni di cui al Regolamento (CE) 561/2006 e alle disposizioni dell'accordo AETR nonché si prevede una responsabilità oggettiva a carico dell'impresa di trasporto per le violazioni compiute da un proprio conducente.** **L'impresa di trasporto può, in ogni caso, dimostrare la propria estraneità rispetto alle violazioni commesse dal conducente.**
1. L'impresa di trasporto non può adottare sistemi retributivi o incentivanti in base alle distanze percorse, alla rapidità della consegna o al volume delle merci trasportate, qualora dette retribuzioni, premi o		

maggiorazioni sono di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza stradale o incoraggiare la violazione delle vigenti disposizioni unionali in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.		
2. L'impresa di trasporto, al fine di garantire il rispetto delle disposizioni riguardanti il personale viaggiante, i tempi di guida, le interruzioni e periodi di riposo, organizza l'attività dei conducenti, fornisce loro le opportune istruzioni ed effettua controlli regolari.		
3. L'impresa di trasporto sostiene le spese per l'alloggio del conducente fuori dal veicolo ove previsto dalla normativa unionale vigente.		
4. L'impresa di trasporto organizza l'attività dei conducenti in modo tale che gli stessi possano tornare alla sede del datore di lavoro, ovvero al luogo di residenza nell'arco di quattro settimane consecutive, al fine di effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare o un periodo di riposo settimanale superiore a quarantacinque ore effettuato a compensazione di un periodo di riposo settimanale ridotto.		
5. In relazione all'articolo 11 dell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR), ratificato ai sensi della legge 6 marzo 1976, n. 112, le disposizioni dei commi 1, 2 e 4 si applicano anche alle imprese che effettuano operazioni di trasporto che rientrano nell'accordo medesimo.		
6. Salvo che il fatto costituisca reato, l'impresa conserva, per ciascun dipendente, i documenti prescritti dal regolamento (CE) n. 561/2006 o dall'accordo di cui al comma 5 in corso di validità, completi e non alterati.		

7. Delle violazioni previste dagli articoli 103 e 104 commesse dal conducente risponde anche l'impresa di trasporto che lo impiega, salvo che la stessa dimostri che non può essere considerata responsabile della violazione commessa per aver adempiuto agli obblighi indicati dalla vigente normativa unionale in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, ovvero fornisca analoga dimostrazione ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 4, secondo periodo, dell'Accordo di cui al comma 5.		
8. Fermo restando l'esperimento di rimedi giurisdizionali o amministrativi, l'impresa può trasmettere all'ufficio o comando da cui dipende l'organo che ha accertato la violazione di cui al comma 7, entro sessanta giorni dalla contestazione o notificazione del verbale, documentazione idonea a provare l'esclusione della responsabilità. Dalla data di trasmissione della documentazione sono interrotti i termini per proporre i ricorsi giurisdizionali o amministrativi. Il responsabile dell'ufficio o del comando, ove ritenga idonea la documentazione ricevuta, entro i successivi trenta giorni, adotta un provvedimento di archiviazione del verbale, dandone comunicazione all'impresa. Quando la documentazione non è ritenuta idonea ai fini dell'esclusione della responsabilità, entro il medesimo termine di trenta giorni dalla data di ricezione, il responsabile dell'ufficio o del comando notifica all'impresa i motivi ostativi all'archiviazione del verbale. In tal caso, i termini per la proposizione dei ricorsi giurisdizionali o amministrativi riprendono a decorrere dalla data di notificazione all'impresa dei motivi ostativi all'archiviazione.		
Articolo 106 *Uso del tachigrafo*		**La disposizione trae anche origine**

		dall'opportunità di separare in due norme diverse la disciplina attinente al tachigrafo da quella relativa al limitatore di velocità, atteso che la stessa è contenuta in norme europee diverse, oltre a riguardare dispositivi che presentano caratteristiche e modalità di controllo diverse. **Pertanto, la presente disposizione fa riferimento alle violazioni dei conducenti in ordine all'uso del solo tachigrafo e non anche del limitatore di velocità la cui disposizione è contenuta nell'articolo 2.IX.8.** **La disposizione riprende, unificando e armonizzando, talune disposizioni contenute nella legge n. 727 del 1978.**

1. Nei casi previsti dalla vigente normativa unionale in materia di tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, i veicoli circolano provvisti di tachigrafo, con le caratteristiche e le modalità d'impiego stabilite nella medesima normativa. L'obbligo di circolazione con tachigrafo si applica, altresì, ai veicoli immatricolati in uno degli Stati membri di cui all'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) ratificato ai sensi della legge 6 marzo 1976, n. 112, nei casi previsti dall'Accordo. In questo caso, le caratteristiche e le modalità d'impiego dei tachigrafi sono stabilite nell'Accordo.	*Art. 179* *1. Nei casi previsti dal regolamento (CEE) n. 3821/85 e successive modificazioni, i veicoli devono circolare provvisti di cronotachigrafo, con le caratteristiche e le modalità d'impiego stabilite nel regolamento stesso.* **Nuova introduzione**	**È stato precisato l'obbligo del tachigrafo per i veicoli dell'accordo AETR in quanto l'accordo, nell'attuale formulazione, prevede che il rispetto delle norme in materia sociale sia documentato attraverso il tachigrafo.**
2. Nei casi indicati nel comma 1, il conducente non può circolare con un autoveicolo: a) sprovvisto di tachigrafo, ovvero munito di tachigrafo non omologato ovvero con un tachigrafo installato da soggetto privo dell'autorizzazione prevista dalla vigente normativa unionale in materia di tachigrafi nel settore dei trasporti su strada; b) senza aver inserito nel tachigrafo il foglio di registrazione o la carta del conducente;	*Art. 179* *2. Chiunque circola con un autoveicolo non munito di cronotachigrafo, nei casi in cui esso è previsto, ovvero circola con autoveicolo munito di un cronotachigrafo avente caratteristiche non rispondenti a quelle fissate nel regolamento o non funzionante, oppure non inserisce il foglio di registrazione o la scheda del conducente, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 866 ad euro 3.464. La sanzione amministrativa pecuniaria è raddoppiata nel caso che l'infrazione riguardi la manomissione dei sigilli o l'alterazione del cronotachigrafo.*	

c) utilizzando un foglio di registrazione o una carta del conducente altrui, ovvero una carta del conducente falsificata o che sia stata annullata od ottenuta sulla base di dichiarazioni false o con documenti contraffatti; d) utilizzando un tachigrafo sprovvisto di uno o più sigilli o di targhetta di installazione, ovvero che abbia uno o più sigilli manomessi o falsi;	***regolamento (UE) n. 165/2014***	
e) utilizzando un tachigrafo il cui sigillo è stato applicato o sostituito da soggetto privo dell'autorizzazione;	***regolamento (UE) n. 165/2014***	
f) avente tachigrafo non funzionante, fatta eccezione per i casi di cui al comma 3, lettera h);		
g) avente un tachigrafo alterato o manomesso;	***regolamento (UE) n. 165/2014***	
h) in cui è utilizzato un dispositivo fraudolento in grado di modificare i dati registrati dal tachigrafo;	***regolamento (UE) n. 165/2014***	
i) quando sono stati falsificati, occultati o distrutti i dati registrati sui fogli di registrazione, sulla carta del conducente o sul tachigrafo;	***regolamento (UE) n. 165/2014***	
l) avente un tachigrafo non sottoposto ad ispezione periodica ai sensi della normativa unionale vigente in materia di tachigrafi nel settore dei trasporti su strada da parte di un'officina autorizzata ovvero non funzionante correttamente perché non calibrato.	***regolamento (UE) n. 165/2014***	
3. Fermo restando quanto previsto dal comma 2, nei casi indicati nel comma 1, il conducente non può circolare con un autoveicolo dotato di tachigrafo quando:	***regolamento (UE) n. 165/2014***	

a) è utilizzata più di una carta del conducente; b) i fogli di registrazione e la carta del conducente non sono utilizzati correttamente; c) il ritiro non autorizzato dei fogli di registrazione o della carta del conducente ha conseguenze sulla corretta registrazione dei dati pertinenti; d) è utilizzato un foglio di registrazione o una carta del conducente per un periodo più lungo di quello per il quale erano destinati, con perdita di dati; e) è utilizzato un foglio di registrazione o una carta del conducente sporchi o deteriorati, con dati illeggibili; f) la riparazione del tachigrafo non funzionante è stata effettuata da un installatore o da un'officina privi di autorizzazione; g) non sono inseriti i dati richiesti sul foglio di registrazione; h) non sono inseriti manualmente i dati, nei casi in cui ciò sia consentito.		
4. Il conducente che si trova alla guida di veicoli sottoposti alle disposizioni del comma 1, deve, inoltre: a) provvedere alla registrazione delle altre mansioni, dei tempi di disponibilità, delle interruzioni di guida, dei periodi di riposo, delle ferie annuali o dei congedi per malattia quando prescritto dalla vigente normativa unionale in materia di tachigrafi nel settore dei trasporti su strada; b) attivare i dispositivi di commutazione che consentono di registrare il periodo di riposo trascorso in una nave traghetto o convoglio ferroviario e indicare il simbolo dello Stato del quale ha attraversato la frontiera nel corso del periodo di guida giornaliero o nel quale ha iniziato e terminato il suo periodo di lavoro giornaliero;	***regolamento (UE) n. 165/2014*** *Articolo 34* *5. I conducenti:* *omissis* *b) azionano i dispositivi di commutazione che consentono di registrare separatamente e distintamente i seguenti periodi di tempo:* i) sotto il simbolo : il tempo di guida; ii) sotto il simbolo : «altre mansioni», vale a dire attività diverse dalla guida, secondo la definizione di cui all'articolo 3, lettera a), della direttiva 2002/15/CE, e anche altre attività per lo stesso o per un altro datore di lavoro, all'interno o al di fuori del settore dei trasporti;	

c) in caso di multipresenza, inserire la propria carta del conducente nella fessura corretta del tachigrafo e apportare al foglio di registrazione le modifiche necessarie affinché l'informazione pertinente sia registrata sul foglio di registrazione del conducente che effettivamente guida; d) in occasione di un controllo su strada, esibire i documenti che attestano le registrazioni che devono essere in suo possesso.	iii) sotto il simbolo : «i tempi di disponibilità», secondo la definizione di cui all'articolo 3, lettera b), della direttiva 2002/15/CE; iv) sotto il simbolo : le interruzioni di guida, i periodi di riposo, le ferie annuali o i congedi per malattia; v) sotto il simbolo «nave traghetto/convoglio ferroviario»: in aggiunta al simbolo : il periodo di riposo trascorso in una nave traghetto o su un convoglio ferroviario, come richiesto dall'articolo 9 del regolamento (CE) n. 561/2006. 4. Se vi è più di un conducente a bordo di un veicolo munito di tachigrafo digitale, ciascun conducente provvede a inserire la propria carta di conducente nella fessura corretta del tachigrafo. Se vi è più di un conducente a bordo di un veicolo munito di tachigrafo analogico, i conducenti apportano le necessarie modifiche ai fogli di registrazione, in modo che l'informazione pertinente sia registrata sul foglio di registrazione del conducente che effettivamente guida. ***regolamento (UE) n. 165/2014***	
5. Fermo restando quanto previsto dal presente articolo, il conducente rispetta, comunque, tutte le disposizioni del Regolamento (UE) n. 165/2014 o dell'Accordo europeo indicato al comma 1, anche diverse da quelle indicate nei commi da 1 a 4.	**Nuova introduzione**	**Consente di punire condotte che non sono espressamente richiamate nei commi precedenti ma comunque previste dal regolamento (UE) n. 165/2014**
6. Per i veicoli immatricolati sul territorio di uno Stato che non sia parte contraente dell'Accordo AETR di cui al comma 1, in luogo del dispositivo di controllo, possono essere utilizzati fogli di registrazione	*Art. 178* *1. La durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose non muniti dei dispositivi di controllo di cui all'articolo 179 è disciplinata dalle*	**La nuova disposizione tiene conto delle modifiche intervenute nell'Accordo AETR**

quotidiana compilati a mano da ogni conducente per il periodo di tempo trascorso a partire dalla data del primo ingresso del veicolo nel territorio di uno Stato contraente del predetto Accordo. Alle stesse disposizioni è soggetto il conducente di un veicolo immatricolato in uno Stato parte contraente del citato Accordo, per il quale non è previsto l'impiego del dispositivo di controllo, qualora effettui un trasporto che rientra nel campo di applicazione della vigente normativa unionale in materia sociale nel settore dei trasporti su strada. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 104, comma 2, in quanto compatibili. Nei casi in cui è richiesto, il conducente deve avere il foglio di registrazione e tenerlo in modo completo. Salvo che il fatto costituisca reato, il conducente non deve alterare o manomettere il foglio di registrazione.	*disposizioni dell'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR), concluso a Ginevra il 1° luglio 1970, reso esecutivo dalla legge 6 marzo 1976, n. 112. Al rispetto delle disposizioni dello stesso accordo sono tenuti i conducenti dei veicoli di cui al paragrafo 3 dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006.* *2. I registri di servizio, i libretti individuali, gli estratti del registro di servizio e le copie dell'orario di servizio di cui all'accordo indicato al comma 1 del presente articolo devono essere esibiti, per il controllo, agli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12. I libretti individuali conservati dall'impresa e i registri di servizio devono essere esibiti, per il controllo, anche ai funzionari del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.*	
7. Ferma restando l'applicazione delle sanzioni previste, quando è stata accertata una violazione relativa alla presenza o al funzionamento del dispositivo di controllo, nelle more della regolarizzazione della strumentazione, il veicolo può essere fatto circolare per un periodo massimo di dieci giorni dalla contestazione, a condizione che i dati siano registrati manualmente, conformemente alle disposizioni della vigente normativa unionale in materia di tachigrafi nel settore dei trasporti su strada o dell'Accordo di cui al comma 1, quando esso è applicabile. Qualora il conducente e il titolare della licenza o autorizzazione non coincidono, il termine di cui al primo periodo decorre dalla data di ricezione della notifica del verbale. È vietata la circolazione decorso il termine	*Art. 179* *7. Ferma restando l'applicazione delle sanzioni previste dai commi precedenti, il funzionario o l'agente che ha accertato la circolazione di veicolo con limitatore di velocità o cronotachigrafo mancante, manomesso o non funzionante diffida il conducente con annotazione sul verbale a regolarizzare la strumentazione entro un termine di dieci giorni. Qualora il conducente ed il titolare della licenza od autorizzazione non siano la stessa persona, il predetto termine decorre dalla data di ricezione della notifica del verbale, da effettuare al più presto.* *8. Decorso inutilmente il termine di dieci giorni dalla diffida di cui al comma 7, durante i quali trova applicazione l'art. 16 del regolamento CEE n. 3821/85, è disposto, in caso di circolazione del veicolo, il fermo*	

indicato nel primo periodo senza che il dispositivo sia stato regolarizzato.	*amministrativo dello stesso. Il veicolo verrà restituito dopo un mese al proprietario o all'intestatario della carta di circolazione.*	
8. Nel caso di accertamento di violazioni relative alla presenza o al funzionamento del dispositivo di controllo, il verbale è inviato all'ufficio metrico provinciale della Camera di Commercio per le necessarie verifiche circa il ripristino della regolarità di funzionamento del medesimo dispositivo di controllo e all'ufficio competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti presso il quale il veicolo risulta immatricolato.	*Art. 179* *10. (omissis) Nel caso di accertamento di violazioni alle disposizioni di cui ai commi 2 e 3, il verbale deve essere inviato all'ufficio metrico provinciale per le necessarie verifiche del ripristino della regolarità di funzionamento dell'apparecchio cronotachigrafo.*	
9. In caso di sinistro con danno a persone o a cose, quando sia accertata la violazione delle disposizioni del presente articolo, il comando dal quale dipende l'agente accertatore segnala il fatto all'articolazione territorialmente competente dell'Ispettorato Nazionale del Lavoro, che dispone la verifica presso la sede dell'impresa per l'esame dei dati sui tempi di guida e di riposo relativi all'anno in corso.	*Art. 179* *8-bis. In caso di incidente con danno a persone o a cose, il comando dal quale dipende l'agente accertatore segnala il fatto all'autorità competente, che dispone la verifica presso la sede del titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto o dell'iscrizione all'albo degli autotrasportatori di cose per l'esame dei dati sui tempi di guida e di riposo relativi all'anno in corso.*	
Articolo 107 *Responsabilità delle imprese di trasporto sull'uso del tachigrafo nel settore dei trasporti su strada*	**Nuova introduzione**	**La disposizione disciplina tutte le specifiche ipotesi di violazioni del regolamento (CE) 165/2014 in materia di impiego del tachigrafo, commesse dalle imprese di trasporto.**
1. L'impresa di trasporto, nei casi in cui ciò sia richiesto dalla normativa europea, non può mettere in circolazione un veicolo sprovvisto di tachigrafo ovvero con tachigrafo manomesso oppure non funzionante.	***regolamento (CE) 165/2014***	

2. L'impresa di trasporto che impiega veicoli soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 106: a) non può fornire ai conducenti incentivi diretti o indiretti che possano incoraggiare l'uso improprio del tachigrafo, b) organizza l'attività dei conducenti e fornire loro adeguata formazione ed opportune istruzioni; c) effettua controlli regolari per garantire il rispetto delle vigenti disposizioni unionali in materia di tachigrafi nel settore dei trasporti su strada.	***regolamento (CE) 165/2014***	
3. Le imprese di trasporto di cui al comma 2 devono, inoltre: a) provvedere al trasferimento dei dati dell'unità di bordo e della carta del conducente e provvedere alla conservazione degli stessi, dei fogli di registrazione o dei tabulati per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzo; b) rilasciare ai conducenti un numero sufficiente di fogli di registrazione o provvedere affinché sia possibile da parte degli organi di controllo la stampa dei dati provenienti dal tachigrafo.	***regolamento (CE) 165/2014***	
4. Delle violazioni previste dall'articolo 106 applicate al conducente risponde anche l'impresa di trasporto che impiega il medesimo conducente, salvo che l'impresa dimostri di non essere responsabile della violazione commessa per aver adempiuto agli obblighi indicati dalla normativa unionale vigente in materia di tachigrafi nel settore dei trasporti su strada. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 105, comma 8.	***regolamento (CE) 165/2014***	
Articolo 108 *Circolazione dei veicoli dotati di limitatore di velocità*	**Nuova introduzione**	**La disposizione disciplina le violazioni degli obblighi relativi al limitatore di velocità**

		commesse dal conducente e dall'impresa di trasporto che ha la disponibilità del veicolo.
1. Nei casi e modalità previste dalla normativa europea, non si possono condurre su strada veicoli sprovvisti di limitatore di velocità.		
2. Sui veicoli di cui al comma 1, il conducente non può circolare con limitatore di velocità: a) manomesso o alterato; b) in cui è presente un dispositivo fraudolento in grado di influire sul funzionamento corretto del limitatore di velocità stesso; c) avente caratteristiche non rispondenti a quelle fissate dalla normativa vigente; d) non installato da una officina autorizzata; e) altrimenti non funzionante, fuori dei casi indicati dalle lettere a), b) e c).		
3. L'impresa di trasporto che ha la disponibilità di un veicolo di cui al comma 1, non può metterlo in circolazione: a) quando è sprovvisto di limitatore di velocità; b) con limitatore che si trova nelle condizioni indicate dal comma 2, lettere a), e b); c) con limitatore avente caratteristiche non rispondenti a quelle fissate dalla normativa vigente; d) con limitatore non installato da una officina autorizzata.		
Articolo 109 *Circolazione dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizione di eccezionalità*		

1. È vietato circolare con veicoli eccezionali ovvero effettuare trasporti in condizioni di eccezionalità senza aver ottenuto l'autorizzazione di cui al titolo VII.	*Art. 10* *18. Chiunque, senza avere ottenuto l'autorizzazione, (OMISSIS) esegua uno dei trasporti eccezionali di cui ai commi 2, 3 o 7, ovvero circoli con uno dei veicoli eccezionali di cui al comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 794 a € 3.206.*	
2. È comunque vietato circolare con veicoli eccezionali ovvero effettuare trasporti in condizioni di eccezionalità, anche se muniti dell'autorizzazione di cui al titolo VII, se non sono rispettate tutte le seguenti prescrizioni: a) rispetto dei percorsi prestabiliti, fatta esclusione per le tratte di ultimo miglio non prevedibili, funzionali alla consegna delle merci, ovvero, per i veicoli ad uso speciale, al raggiungimento del luogo di esecuzione dell'intervento, purché insistenti su percorsi già autorizzati o funzionali al collegamento dei medesimi, nonché per le difformità di percorso determinate da limitazioni o chiusure delle strade non comunicate all'intestatario prima dell'inizio del transito, dall'indisponibilità di aree idonee alla sosta lungo il percorso autorizzato o da ordini degli organi di polizia stradale; b) rispetto dei periodi temporali di validità dell'autorizzazione; c) obbligo della scorta tecnica o della scorta degli organi di polizia stradale, quando prevista; d) rispetto dei limiti massimi dimensionali o di massa indicati nell'autorizzazione medesima.	*Art. 10* *18. Chiunque, (OMISSIS) violando anche una sola delle condizioni stabilite nell'autorizzazione relativamente ai percorsi prestabiliti, fatta esclusione di brevi tratte non prevedibili e funzionali alla consegna delle merci, su o tra percorsi già autorizzati, ai periodi temporali, all'obbligo di scorta della Polizia stradale o tecnica, nonché superando anche uno solo dei limiti massimi dimensionali o di massa indicati nell'autorizzazione medesima, esegua uno dei trasporti eccezionali di cui ai commi 2, 3 o 7, ovvero circoli con uno dei veicoli eccezionali di cui al comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 794 a € 3.206.*	
3. Fermo restando il rispetto delle prescrizioni di cui al comma 2, la circolazione con veicoli eccezionali ovvero i trasporti in condizioni di eccezionalità sono	*Art. 10* *19. Chiunque esegua trasporti eccezionali o in condizioni di eccezionalità, ovvero circoli con un veicolo*	

soggetti a rispetto delle eventuali ulteriori prescrizioni individuate nell'autorizzazione di cui al comma 1.	*eccezionale senza osservare le prescrizioni stabilite nell'autorizzazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 159 a € 641 (omissis)*	
4. Le disposizioni dei commi 1 e 2 non si applicano in caso di superamento: a) dei limiti di massa previsti per la stessa categoria di veicoli, ovvero dei limiti di massa indicati nell'autorizzazione al trasporto eccezionale, se la massa complessiva a pieno carico non risulta superiore di oltre il 5 per cento ai limiti previsti; b) dei limiti di sagoma previsti per la stessa categoria di veicolo, ovvero dei limiti indicati nell'autorizzazione al trasporto eccezionale, quando le dimensioni del veicolo, compreso l'eventuale carico, non risultano superiori di oltre il 2 per cento ai limiti previsti; le disposizioni di cui alla presente lettera non si applicano quando il superamento delle dimensioni comporti la prescrizione dell'obbligo della scorta.	*Art. 10* *24. (omissis) Nel caso di cui al comma 18, ove la violazione consista nel superamento dei limiti di massa previsti dall'articolo 62, ovvero dei limiti di massa indicati nell'autorizzazione al trasporto eccezionale, non si procede all'applicazione di sanzioni, se la massa complessiva a pieno carico non risulta superiore di oltre il 5 per cento ai limiti previsti dall'articolo 62, comma 4. Nel caso di cui al comma 18, ove la violazione consista nel superamento dei limiti di sagoma previsti dall'articolo 61, ovvero dei limiti indicati nell'autorizzazione al trasporto eccezionale, non si procede all'applicazione di sanzioni se le dimensioni del carico non risultano superiori di oltre il 2 per cento, tranne nel caso in cui il superamento delle dimensioni comporti la prescrizione dell'obbligo della scorta.*	
5. Durante la circolazione, il conducente deve sempre avere con sé l'autorizzazione di cui al comma 1.	Art. 10 20. Chiunque, avendola ottenuta, circoli senza avere con sé l'autorizzazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 42 a € 173. Il viaggio potrà proseguire solo dopo l'esibizione dell'autorizzazione; questa non sana l'obbligo di corrispondere la somma dovuta.	

6. È vietato effettuare trasporti o circolare con mezzi d'opera che superano i limiti di massa indicati nello stesso titolo abilitativo, se non nei casi e nel rispetto delle prescrizioni di cui al titolo VII**.**	*Art. 10* *21. Chiunque adibisce mezzi d'opera al trasporto di cose diverse da quelle previste nell'art. 54, comma 1, lettera n), salvo che ciò sia espressamente consentito, comunque entro i limiti di cui all'articolo 62, nelle rispettive licenze ed autorizzazioni al trasporto di cose, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 430 a € 1.731 e alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione da uno a sei mesi. La carta di circolazione è ritirata immediatamente da chi accerta la violazione e trasmessa, senza ritardo, all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri che adotterà il provvedimento di sospensione. Alla terza violazione, accertata in un periodo di cinque anni, è disposta la revoca, sulla carta di circolazione, della qualifica di mezzo d'opera.*	
7. Fuori dei casi di cui al comma 6, i mezzi d'opera in eccedenza ai limiti di massa stabiliti dal titolo VII non possono transitare sulle strade e sulle autostrade non percorribili ai sensi delle disposizioni del titolo VII.	*Art. 10* *22. Chiunque transita con un mezzo d'opera in eccedenza ai limiti di massa stabiliti nell'art. 62 sulle strade e sulle autostrade non percorribili ai sensi del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 430 a € 1.731.*	
8. Delle violazioni previste dai commi 1, 2, 3 e 4 rispondono in concorso con il conducente il proprietario del veicolo e il committente quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo.	*Art. 10* *23. Le sanzioni amministrative pecuniarie previste dai commi 18, 19, 21 e 22 si applicano sia al proprietario del veicolo sia al committente, quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo, ad esclusione di quelle relative a violazioni di norme di cui al Titolo V che restano a carico del solo conducente del veicolo.*	

9. Nel corso di una scorta tecnica ad un veicolo eccezionale o ad un trasporto in condizioni di eccezionalità, il personale abilitato è soggetto al rispetto delle prescrizioni e delle modalità di svolgimento previste dall'autorizzazione di cui al comma 1 e dal titolo VII.	*Art. 10* *25-ter. Il personale abilitato che nel corso di una scorta tecnica non rispetta le prescrizioni o le modalità di svolgimento previste dal regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 430 a € 1.731. Ove in un periodo di due anni il medesimo soggetto sia incorso per almeno due volte in una delle violazioni di cui al presente comma, all'ultima violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione dell'abilitazione da uno a tre mesi, ai sensi della sezione II del capo I del titolo VI.*	
Articolo 110 *Circolazione dei carri allegorici*	***Nuova introduzione***	**L'articolo reca norme di comportamento per la circolazione dei carri allegorici sulle strade aperte al traffico e costituisce integrazione delle disposizioni relative alle caratteristiche costruttive di tali veicoli.**
1. I veicoli allestiti come carri allegorici possono circolare sulla strada, anche in deroga ai limiti di dimensioni e massa, al solo fine dello svolgimento della manifestazione, durante i periodi di sospensione temporanea della circolazione o di divieto di circolazione ad una velocità non superiore a 10 km/h, alle condizioni previste dall'articolo 215.		
2. La circolazione su strade aperte al traffico dei veicoli di cui al comma 1, è consentita, per il solo		

trasferimento ad una velocità non superiore ai 30 km/h, nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 215, e senza persone a bordo ad esclusione di quelle consentite dai documenti di circolazione, nelle ore diurne e per brevi periodi temporali e distanze ridotte.		
3. La circolazione di cui al comma 2 è subordinata: a) al rilascio da parte dell'ente proprietario o gestore della strada percorsa o attraversata di specifica autorizzazione, sulla base dell'autorizzazione del Comune ai sensi dell'articolo 215, comma 1, nella quale possono essere indicate eventuali ulteriori prescrizioni; b) alla presenza di scorta tecnica effettuata da persone munite di apposita abilitazione ai sensi dell'articolo 28, comma 1, lettera a).		
Articolo 111 *Trasporto di passeggeri su autobus NCC e di linea*		
1. Fermo restando quanto previsto dal titolo VIII, il conducente di autobus destinati al noleggio con conducente o per servizi di linea, durante le operazioni di trasporto di passeggeri: a) verifica che non sia superato il numero massimo di passeggeri indicato sui documenti di circolazione del veicolo; b) accerta la presenza a bordo di dispositivi antincendio conformi ai requisiti di legge e idonei all'uso;	*Art. 169* *7. Chiunque guida veicoli destinati a trasporto di persone, escluse le autovetture, che hanno un numero di persone e un carico complessivo superiore ai valori massimi indicati nella carta di circolazione, ovvero trasporta un numero di persone superiore a quello indicato nella carta di circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 173 a € 694.* *Art. 72* *6. Il Ministro dei trasporti, sentito il Ministro dell'interno, con propri decreti stabilisce i dispositivi supplementari di cui devono o possono essere equipaggiati i veicoli indicati nei commi 1 e 5 in relazione alla loro particolare*	**La norma riprende alcune disposizioni contenute nel DM 18 aprile 1977, oggetto di specifica nella prassi amministrativa (v. circolare 23 marzo 2018)**

c) assicura che sia mantenuto libero il passaggio in prossimità delle uscite di sicurezza previste per legge;	*destinazione o uso, ovvero in dipendenza di particolari norme di comportamento.* *Art. 71* *3. Il Ministro dei trasporti, con propri decreti, di concerto con gli altri Ministri quando interessati, stabilisce periodicamente le prescrizioni tecniche relative alle caratteristiche di cui ai commi 1 e 2, nonché le modalità per il loro accertamento.*	
d) verifica che tutti i passeggeri siano correttamente seduti, fatti salvi i casi in cui è autorizzato il trasporto di passeggeri in piedi.	***Nuova introduzione***	**La previsione chiarisce un obbligo derivante dalla lettura sistematica delle norme vigenti relative al trasporto di passeggeri su autobus.**

CAPO X

DELLE ATTIVITÀ INERENTI AI VEICOLI ED AI CONDUCENTI

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 112 *Fabbricazione e distribuzione veicoli e dispositivi di equipaggiamento non conformi*		
1. È vietato importare, produrre o mettere in commercio veicoli destinati alla circolazione non omologati, non approvati o non conformi al tipo omologato, ove richiesto secondo le disposizioni del titolo VI.	*Art. 77* *3. Chiunque produce o mette in commercio un veicolo non conforme al tipo omologato è soggetto, se il fatto non costituisce reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 866 a € 3.464.*	

	Art. 68 *8. Chiunque produce o mette in commercio velocipedi o i relativi dispositivi di equipaggiamento non conformi al tipo omologato, ove ne sia richiesta l'omologazione, è soggetto, se il fatto non costituisce reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 430 a € 1.731*	
2. È vietato fabbricare, produrre, porre in commercio o vendere dispositivi di equipaggiamento, sistemi, componenti ed entità tecniche destinati ai veicoli di cui al comma 1, senza la prescritta omologazione o approvazione, quando richiesta secondo le disposizioni del titolo VI.	*Art. 77* *3-bis. Chiunque importa, produce per la commercializzazione sul territorio nazionale ovvero commercializza sistemi, componenti ed entità tecniche senza la prescritta omologazione o approvazione ai sensi dell'articolo 75, comma 3-bis, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 168 a € 678. È soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 845 a € 3.382 chiunque commetta le violazioni di cui al periodo precedente relativamente a sistemi frenanti, dispositivi di ritenuta ovvero cinture di sicurezza e pneumatici. I componenti di cui al presente comma, ancorché installati sui veicoli, sono soggetti a sequestro e confisca ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.*	
3. È vietato fabbricare, produrre, porre in commercio o vendere ciclomotori e cicli a propulsione che sviluppino una velocità superiore a quella prevista nel titolo VI. È altresì vietato effettuare modifiche idonee ad aumentarne la velocità oltre i limiti previsti dal medesimo titolo.	*Art. 97* *5. Chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende ciclomotori che sviluppino una velocità superiore a quella prevista dall'art. 52 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 1.084 a € 4.339. Alla sanzione da € 845 a € 3.382 è soggetto chi effettua sui ciclomotori modifiche idonee ad aumentarne la velocità oltre i limiti previsti dall'articolo 52.* *6. Chiunque circola con un ciclomotore non rispondente ad una o più delle caratteristiche o prescrizioni indicate*	**La disposizione estende la previsione anche ai cicli a propulsione.**

	nell'art. 52 o nel certificato di circolazione, ovvero che sviluppi una velocità superiore a quella prevista dallo stesso art. 52, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 421 a €.1.691.	
4. È vietato fabbricare, produrre, porre in commercio o vendere biciclette a pedalata assistita che sviluppino una velocità superiore ovvero una potenza netta superiore a quella prevista dal titolo VI.	*Art. 50* *2-ter. Chiunque fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita che sviluppino una velocità superiore a quella prevista dal comma 1 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.084 a euro 4.339.* *Alla sanzione ((amministrativa del pagamento di una somma)) da euro 845 ad euro 3.382 è soggetto chi effettua sui velocipedi a pedalata assistita modifiche idonee ad aumentare la potenza nominale continua massima del motore ausiliario elettrico o la velocità oltre i limiti previsti dal comma 1.*	
5. Salvo quanto previsto dal codice penale e fuori dei casi previsti dall'articolo 116, è vietato rilasciare la dichiarazione o certificazione di conformità di cui all'articolo 190 per veicoli non conformi al tipo omologato ovvero rilasciare la relativa dichiarazione di conformità non munita dei dati di identificazione richiesti.	*Art. 76* *8. Chiunque rilascia la dichiarazione di conformità di cui ai commi 6 e 7 per veicoli non conformi al tipo omologato è soggetto, ove il fatto non costituisca reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma ((da € 866 a € 3.464)).*	
6. Salvo quanto previsto dal codice penale, è vietato fabbricare abusivamente, vendere o comunque commercializzare o distribuire targhe o contrassegni fabbricati abusivamente riferiti a: a) veicoli a trazione animale o slitte; b) monopattini elettrici e cicli a propulsione;	*Art. 67* *6. Chiunque abusivamente fabbrica o vende targhe per veicoli a trazione animale o slitte, ovvero usa targhe abusivamente fabbricate, è soggetto, ove il fatto non costituisca reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma ((da € 87 a € 344))* *Art. 97* *11. Chiunque fabbrica o vende targhe con caratteristiche difformi da quelle indicate dal regolamento, ovvero*	**Introdotto il riferimento, nella lettera b), a**

c) ciclomotori; d) motoveicoli, autoveicoli, filoveicoli, rimorchi macchine agricole e macchine operatrici; e) veicoli in circolazione di prova.	*circola con un ciclomotore munito delle suddette targhe è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 1.871 a € 7.488.* *Art. 101* *5. Chiunque abusivamente produce o distribuisce targhe per autoveicoli, motoveicoli e rimorchi è soggetto, se il fatto non costituisce reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731.* *6. La violazione di cui al comma 5 importa la sanzione amministrativa accessoria della confisca delle targhe, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.* **Nuova introduzione**	**monopattini elettrici e cicli a propulsione** **Introdotto il riferimento ai veicoli in prova.**
7. Salvo quanto previsto dal codice penale, quando sono destinati all'uso o all'installazione su veicoli che circolano sulla strada, è vietata l'importazione, la fabbricazione, la produzione, la commercializzazione di: a) caschi protettivi per motocicli o ciclomotori di tipo non omologato;	*Art. 171* *4. Chiunque importa o produce per la commercializzazione sul territorio nazionale e chi commercializza caschi protettivi per motocicli, motocarrozzette o ciclomotori di tipo non omologato e soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da €866 a € 3.464.* *5. I caschi di cui al comma 4, ancorché utilizzati, sono soggetti al sequestro ed alla relativa confisca, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.*	

b) dispositivi di ritenuta di tipo non omologato; c) tachigrafi non omologati o non conformi al prototipo omologato ovvero carte tachigrafiche non conformi.	*Art. 172* *12. Chiunque importa o produce per la commercializzazione sul territorio nazionale e chi commercializza dispositivi di ritenuta di tipo non omologato è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma ((da € 866 a € 3.464)).* *13. I dispositivi di ritenuta di cui al comma 12, ancorché installati sui veicoli, sono soggetti al sequestro ed alla relativa confisca, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.* *Art. 12 L.727/78* *Chiunque mette in vendita cronotachigrafi CEE o fogli di registrazione da utilizzare nei medesimi cronotachigrafi non conformi ai modelli omologati, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da L. 150.000 a L. 300.000.*	
Articolo 113 *Falsità relative ai documenti provvisori di circolazione e di guida ed alle revisioni periodiche*		
1. È vietato rilasciare abusivamente la ricevuta o l'estratto dei documenti di circolazione o di guida ovvero qualsiasi altro documento provvisorio.	*Art. 92* *3. Chiunque abusivamente rilascia la ricevuta è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731. Alla contestazione di tre violazioni nell'arco di un triennio consegue la revoca dell'autorizzazione di cui all'art. 3 della legge 8 agosto 1991, n. 264. Ogni altra irregolarità nel rilascio della ricevuta è punita con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344.* *4. Alla violazione di cui al comma 2, secondo periodo, consegue la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344.*	

2. Le imprese autorizzate ad effettuare, in regime di concessione, le revisioni periodiche dei veicoli di cui all'articolo 235 rispettano i termini e le modalità di effettuazione delle revisioni fissate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Le imprese di cui al primo periodo sono inoltre tenute a consentire, con oneri a loro carico, l'effettuazione di ispezioni e controlli da parte del medesimo Ministero.	*Art.80* *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, esercitino 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.* *10. Il Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettua periodici controlli sulle officine delle imprese di cui al comma 8 e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime. I predetti controlli sono effettuati da personale del medesimo Dipartimento, abilitato*	

	all'esecuzione delle operazioni di revisione sui veicoli ai sensi dell'articolo 81 del presente codice e remunerato ai sensi dell'articolo 19, comma 1-quinquies, della legge 1° dicembre 1986, n. 870. A tal fine, con il decreto di cui al comma 12 del presente articolo sono altresì determinati gli importi, a carico delle officine, che affluiscono all'apposito capitolo di pertinenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La mancata corresponsione di tali importi comporta l'applicazione delle sanzioni di cui al comma 15.	
3. Le imprese di cui al comma 1 non possono rilasciare certificazioni non veritiere ovvero senza aver effettuato la visita di revisione.	*Art. 80* *16. L'accertamento della falsità della certificazione di revisione comporta la cancellazione dal registro di cui al comma 8.*	
4. Le violazioni delle disposizioni dei commi 1 e 2 comportano la revoca dell'autorizzazione di cui all'articolo 3 della legge 8 agosto 1991, n. 264 quando sono commesse in numero superiore a tre nell'arco di un triennio. La revoca consegue in ogni caso alle violazioni delle disposizioni del comma 3.	*Art. 92* *3. […] Alla contestazione di tre violazioni nell'arco di un triennio consegue la revoca dell'autorizzazione di cui all'art. 3 della legge 8 agosto 1991, n. 264. […]*	
Articolo 114 *Attività vietate connesse alla segnaletica stradale*		
1. Salvo quanto previsto dal codice penale, è vietata l'importazione, la fabbricazione, la produzione, la commercializzazione di: a) segnaletica destinata all'impiego sulla strada non prevista o non conforme a quella stabilita dal presente codice, o dai decreti o da direttive ministeriali; b) dispositivi, apparecchiature e altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle	*Art. 45* *1. Sono vietati la fabbricazione e l'impiego di segnaletica stradale non prevista o non conforme a quella stabilita dal presente codice, dal regolamento o dai decreti o da direttive ministeriali (omissis)* *6. Nel regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle*	

violazioni alle norme di circolazione che sono soggetti all'approvazione o omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non conformi a quelli stabiliti dal presente codice o dai decreti o da direttive ministeriali.	*violazioni alle norme di circolazione, ed i materiali che, per la loro fabbricazione e diffusione, sono soggetti all'approvazione od omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario. Nello stesso regolamento sono precisate altresì le modalità di omologazione e di approvazione fermo restando l'obbligo delle verifiche periodiche* *9. Chiunque abusivamente costruisce, fabbrica o vende i segnali, dispositivi o apparecchiature, di cui al comma 6, non omologati o comunque difformi dai prototipi omologati o approvati è soggetto, ove il fatto non costituisca reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 866 a € 3.464. A tale violazione consegue* *la sanzione amministrativa accessoria della confisca delle cose oggetto della violazione, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI*	
2. Fermo restando quanto previsto dal comma 1, è vietata la fabbricazione, la produzione e la commercializzazione dei segnali e dei dispositivi di cui al medesimo comma 1 difformi da quelli per i quali è stato rilasciato il provvedimento di approvazione o omologazione ai sensi dell'articolo 269, comma 9. Resta ferma la possibilità di procedere alla revoca dei relativi provvedimenti di approvazione od omologazione eventualmente rilasciati.	*9. Chiunque abusivamente costruisce, fabbrica o vende i segnali, dispositivi o apparecchiature, di cui al comma 6, non omologati o comunque difformi dai prototipi omologati o approvati è soggetto, ove il fatto non costituisca reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 866 a € 3.464. A tale violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca delle cose oggetto della violazione, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.*	
Articolo 115 *Attività vietate connesse alla formazione dei conducenti*		

1. È vietato gestire un'autoscuola senza aver presentato una segnalazione certificata di inizio attività ai sensi dell'articolo 188 o senza i requisiti ivi prescritti. 2. Salvo quanto previsto dal codice penale, è vietato esercitare o concorrere ad esercitare abusivamente l'attività di autoscuola. Costituisce esercizio abusivo dell'attività di autoscuola l'istruzione o la formazione dei conducenti impartita in forma professionale o, comunque, a fine di lucro, al di fuori di quanto disciplinato dall'articolo 96. La sanzione è adottata dalla provincia territorialmente competente che dispone altresì l'immediata cessazione dell'attività. L'interessato potrà conseguire una nuova idoneità trascorsi cinque anni dall'accertamento della violazione o a seguito di intervenuta riabilitazione.	*Art. 123,* *11-bis. L'istruzione o la formazione dei conducenti impartita in forma professionale o, comunque, a fine di lucro al di fuori di quanto disciplinato dal presente articolo costituisce esercizio abusivo dell'attività di autoscuola. Chiunque esercita o concorre ad esercitare abusivamente l'attività di autoscuola è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 11.108 a €16.661. Si applica inoltre il disposto del comma 9-bis del presente articolo* *9-bis. In caso di revoca per sopravvenuta carenza dei requisiti morali del titolare, a quest'ultimo è parimenti revocata l'idoneità tecnica. L'interessato potrà conseguire una nuova idoneità trascorsi cinque anni dalla revoca o a seguito di intervenuta riabilitazione.*	
3. È vietato insegnare teoria nelle autoscuole o istruire alla guida su veicoli delle autoscuole, senza essere a ciò abilitato e autorizzato.	*Art. 123* *12. Chiunque insegna teoria nelle autoscuole o istruisce alla guida su veicoli delle autoscuole, senza essere a ciò abilitato ed autorizzato, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 173 a € 694.*	
Articolo 116 *Attività connesse alla produzione dei veicoli in conformità alle disposizioni dei Regolamenti europei*	**Nuova introduzione**	**L'articolo introduce sanzioni per violazioni delle disposizioni dei regolamenti europei**
1. In conformità alle disposizioni della vigente normativa unionale e fermo restando quanto previsto dal codice	***Articolo 84***	

penale, i costruttori e gli altri operatori economici, gli operatori indipendenti e i servizi tecnici sottoposti alle disposizioni stesse: a) non possono rilasciare dichiarazioni mendaci durante le procedure di omologazione o di imposizione di misure correttive o restrittive; b) non devono falsificare o alterare i risultati delle prove di omologazione o di vigilanza del mercato; c) devono comunicare tempestivamente i dati o le specifiche tecniche che potrebbero condurre al richiamo di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti o al rifiuto o alla revoca del certificato di omologazione unionale; d) non possono rifiutarsi di dare le informazioni loro richieste in conformità alla normativa unionale vigente; e) non possono mettere a disposizione sul mercato veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti soggetti a omologazione senza tale omologazione, oppure con falsificazione di documenti, certificati di conformità, targhette regolamentari o marchi di omologazione ovvero che presentino manomissione; f) devono rispettare le prescrizioni concernenti la loro designazione dei servizi tecnici secondo le disposizioni unionali vigenti.	***Regolamento UE 2018/858 (veicoli categoria M, N e O)*** ***Sanzioni*** *Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni applicabili in caso di violazione del presente regolamento da parte degli operatori economici, degli operatori indipendenti e dei servizi tecnici e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. In particolare, le sanzioni sono proporzionate alla gravità della non conformità e al numero di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti non conformi messi a disposizione sul mercato dello Stato membro interessato. Gli Stati membri notificano tali norme e misure alla Commissione e provvedono poi a dare immediata notifica delle eventuali modifiche successive.* *I tipi di violazioni da parte degli operatori economici e dei servizi tecnici soggetti a sanzioni sono almeno i seguenti:* *a) rilascio di dichiarazioni mendaci durante le procedure di omologazione o l'imposizione di misure correttive o restrittive a norma del capo XI;* *b) falsificazione dei risultati delle prove di omologazione o della vigilanza del mercato;* *c) mancata comunicazione di dati o specifiche tecniche che potrebbero condurre al richiamo di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti o al rifiuto o alla revoca del certificato di omologazione UE;*	

	d) non conformità, da parte dei servizi tecnici, alle prescrizioni concernenti la loro designazione. *e) Oltre ai tipi di violazioni di cui al paragrafo 2, sono soggetti a sanzioni almeno anche i seguenti tipi di violazioni da parte degli operatori economici:* *f) rifiuto di dare accesso a informazioni;* *g) messa a disposizione sul mercato di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti soggetti a omologazione senza tale omologazione, oppure falsificazione di documenti, certificati di conformità, targhette regolamentari o marchi di omologazione a tale scopo;* *h) manomissione del veicolo e dei suoi sistemi.* *3 bis. Oltre ai tipi di violazioni di cui ai paragrafi 2 e 3, sono soggetti a sanzioni almeno anche i seguenti tipi di violazioni da parte dei costruttori:* *a) falsificazione dei risultati delle prove di conformità in servizio nell'ambito dell'omologazione in relazione alle emissioni;* *b) progettazione, produzione e assemblaggio di veicoli mediante impianti di manipolazione o strategie di manipolazione, che fanno sì che un veicolo non conforme sembri conforme al presente regolamento;* ***Articolo 76*** ***Regolamento UE 168/2013 (veicoli categoria L)*** ***Sanzioni*** *1 Gli Stati membri stabiliscono le disposizioni in materia di sanzioni applicabili in caso di*	

	violazione, da parte degli operatori economici, del presente regolamento e degli atti delegati o di esecuzione adottati a norma dello stesso. Essi adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri comunicano tali disposizioni alla Commissione entro 23 marzo 2015 e notificano immediatamente alla Commissione qualsiasi modifica successiva che le riguardi. *2 Le violazioni soggette a sanzioni comprendono:* *a) il rilascio di dichiarazioni false durante le procedure di omologazione o le procedure di richiamo;* *b) la falsificazione dei risultati delle prove di omologazione;* *c) la mancata comunicazione di dati o specifiche tecniche che potrebbero determinare il richiamo, il rifiuto o il ritiro dell'omologazione;* *d) l'uso di dispositivi di manipolazione;* *e) il rifiuto di dare accesso alle informazioni;* *f) la messa a disposizione sul mercato, da parte degli operatori economici, di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti soggetti ad omologazione senza tale omologazione oppure la falsificazione dei documenti o delle marcature a tale scopo.* ***Articolo 72 del Regolamento UE 167/2013 (veicoli agricoli e forestali)*** ***Sanzioni*** *1. Gli Stati membri stabiliscono le disposizioni in materia di sanzioni applicabili in caso di*	

	violazione, da parte degli operatori economici, del presente regolamento e degli atti delegati o di esecuzione adottati a norma dello stesso. Essi adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste sono efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri comunicano tali disposizioni alla Commissione entro il 23 marzo 2015 e notificano immediatamente alla Commissione qualsiasi modifica successiva che le riguardi. 2. *Le violazioni soggette a sanzioni comprendono:* *a) il rilascio di dichiarazioni false durante le procedure di omologazione o le procedure di richiamo;* *b) la falsificazione dei risultati delle prove di omologazione o di conformità in circolazione;* *c) la mancata comunicazione di dati o specifiche tecniche che potrebbero determinare il richiamo, il rifiuto o il ritiro dell'omologazione;* *d) l'uso di dispositivi di manipolazione;* *e) il rifiuto di consentire l'accesso alle informazioni;* *f) la messa a disposizione sul mercato, da parte degli operatori economici, di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti soggetti ad omologazione senza tale omologazione oppure la falsificazione dei documenti o delle marcature a tale scopo.* ***Articolo 53 del Regolamento UE 2025/14 (macchine mobili non stradali)*** ***Sanzioni***	

	1. *Gli Stati membri stabiliscono le norme relative alle sanzioni da applicarsi in caso di violazione del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali norme e misure alla Commissione entro il 28 gennaio 2028 e provvedono poi a dare immediata notifica delle eventuali modifiche successive.* 2. *Le violazioni soggette a sanzioni comprendono:* *a) il rilascio di dichiarazioni mendaci durante le procedure di omologazione o mentre sono imposte misure correttive o restrittive a norma del capo X;* *b) la falsificazione dei risultati delle prove relative all'omologazione UE ai fini della conformità in servizio o della vigilanza del mercato;* *c) la mancata comunicazione di dati o specifiche tecniche che potrebbero determinare il richiamo, il rifiuto o il ritiro del certificato di omologazione UE;* *d) il rifiuto di consentire l'accesso alle informazioni;* *e) la messa a disposizione sul mercato o la messa in circolazione, da parte di operatori economici, di macchine mobili non stradali che necessitano di omologazione senza che la posseggano, oppure la falsificazione di documenti o marcature a tale scopo;* *f) il mancato rispetto di obblighi da parte di operatori economici;*	

	g) la non conformità, da parte dei servizi tecnici, alle prescrizioni concernenti la loro designazione.	
2. Fermo restando quanto previsto dal comma 1, i costruttori non possono progettare, produrre o assemblare i veicoli delle categorie M1, M2, M3, N1, N2 ed N3 senza i necessari sistemi di avvertimento del conducente per eccessive emissioni dallo scarico o sistemi di avvertimento del conducente per il livello di reagente basso, nel rispetto della normativa unionale vigente.	***Articolo 84*** ***Regolamento UE 2018/858 (veicoli categoria M, N e O)*** ***Sanzioni*** ***OMISSIS*** *3 bis. Oltre ai tipi di violazioni di cui ai paragrafi 2 e 3, sono soggetti a sanzioni almeno anche i seguenti tipi di violazioni da parte dei costruttori:* *a) OMISSIS* *b) OMISSIS* ***c)*** *progettazione, produzione e assemblaggio di veicoli delle categorie M1, M2, M3, N1, N2 ed N3 senza i necessari sistemi di avvertimento del conducente per eccessive emissioni dallo scarico o sistemi di avvertimento del conducente per il livello di reagente basso.*	
Articolo 117 *Attività connesse alla produzione di veicoli e alle operazioni di richiamo*		
1. I costruttori dei veicoli, in conformità agli obblighi derivanti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea, devono: a) garantire l'immediata adozione di adeguate misure correttive e di informazione in relazione alla totalità dei veicoli di categoria M, N e O che hanno immesso sul mercato o hanno immatricolato o che sono entrati in circolazione nel territorio nazionale o dell'Unione europea, per i quali sia stata valutata la presenza di un rischio grave per la salute o la sicurezza delle persone. Le misure correttive devono garantire che il veicolo non presenti più tale rischio;	*Art 80 bis* *1. I costruttori dei veicoli, in conformità agli obblighi derivanti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea, garantiscono l'immediata adozione di adeguate misure correttive e di informazione in relazione alla totalità dei veicoli di categoria M, N e O che hanno immesso sul mercato o hanno immatricolato o che sono entrati in circolazione nel territorio nazionale o dell'Unione europea, per i quali sia stata valutata la presenza di un rischio grave per la salute o la sicurezza delle persone. Le misure correttive devono garantire che il veicolo non presenti*	

b) svolgere una puntuale e diligente attività di informazione dei proprietari o utilizzatori dei veicoli interessati, quali risultanti dall'archivio nazionale dei veicoli; c) dopo aver provveduto agli adempimenti di cui alle lettere a) e b), inserire i dati del veicolo nell'elenco telematico, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo le modalità indicate con provvedimento del medesimo Ministero quando, decorsi ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo per l'adozione di misure correttive, riscontri che ad un veicolo oggetto di richiamo, regolarmente notificato, non siano stati ancora apportati i necessari adeguamenti; d) provvedere al tempestivo aggiornamento dell'elenco qualora il veicolo sia stato successivamente sottoposto a richiamo.	*più tale rischio; i costruttori devono altresì svolgere una puntuale e diligente attività di informazione dei proprietari o utilizzatori dei veicoli interessati, quali risultanti dall'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 226, commi 5 e seguenti.* *2. Il costruttore che, avendo provveduto agli adempimenti di cui al comma 1, dopo ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo per l'adozione di misure correttive, riscontri che ad un veicolo non siano stati ancora apportati i necessari adeguamenti ha l'obbligo di inserire i relativi dati nell'elenco telematico, istituito presso la Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e di provvedere al suo aggiornamento.*	

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

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 118 *Sagome e masse limite dei veicoli agricoli e forestali*		
1. Fatte salve le disposizioni di settore, i veicoli agricoli e forestali, semoventi, trainati, comprese le configurazioni	*Art. 104*	

con rimorchio, possono circolare su strada solo se rispettano: a) le sagome limite stabilite nel titolo VI; b) le prescrizioni relative alla massa complessiva a pieno carico, all'asse più caricato e al carico unitario medio dell'area di impronta stabilite nel titolo VI.	*10. Chiunque circola su strada con una macchina agricola che supera le sagome o le masse fissate è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 430 a € 1.731.*	
2. I trattori agricoli e forestali possono circolare su strada con attrezzature di tipo portato o semiportato nel rispetto delle disposizioni di cui al titolo VI.	*Art. 104* *7. Le trattrici agricole per circolare su strada con attrezzature di tipo portato o semiportato devono rispondere alle seguenti prescrizioni [...]*	
3. I veicoli agricoli e forestali che, per necessità funzionali, hanno sagome e masse eccedenti quelle previste dal comma 1 e i trattori agricoli e forestali equipaggiati con attrezzature portate o semiportate, che non rientrano nei limiti stabiliti, sono considerati macchine agricole eccezionali.	*Art. 104* *8. Le macchine agricole che per necessità funzionali hanno sagome e masse eccedenti quelle previste nei commi dall'1 al 6 e le trattrici equipaggiate con attrezzature di tipo portato o semiportato, che non rientrano nei limiti stabiliti nel comma 7, sono considerate macchine agricole eccezionali e devono essere munite, per circolare su strada, dell'autorizzazione valida per due anni e rinnovabile, rilasciata dal compartimento A.N.A.S. di partenza per le strade statali e dalla regione di partenza per la rimanente rete stradale.*	
4. Chi ha la disponibilità di veicoli agricoli e forestali eccezionali, per circolare sulla strada, deve: a) aver ottenuto la prescritta autorizzazione rilasciata dai soggetti di cui all'articolo 274, secondo le modalità previste con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'agricoltura della sovranità alimentare e delle foreste, in corso di validità;	*Art. 104* *11. Chiunque circola su strada con una macchina agricola eccezionale in violazione delle norme di bloccaggio degli attrezzi, sui pannelli e dispositivi di segnalazione visiva di cui al comma 9 oppure senza osservare le prescrizioni stabilite nell'autorizzazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 173 a € 694.*	

b) essere dotata di apposita scorta tecnica dell'azienda, con i propri veicoli quando prescritto dall'autorizzazione, rispettando le prescrizioni impartite nella medesima autorizzazione;	*12. Chiunque circola su strada con una macchina agricola eccezionale senza avere con sé l'autorizzazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 42 a € 173. Il viaggio potrà proseguire solo dopo la esibizione dell'autorizzazione; questa non sana l'obbligo di corrispondere la somma dovuta a titolo di sanzione pecuniaria.*	
c) provvedere al pagamento di un indennizzo di usura ai sensi dell'articolo 276;		
d) aver verificato, prima della partenza, la permanenza delle condizioni di percorribilità di tutto l'itinerario prescelto, nonché l'esistenza di eventuali limitazioni, anche temporanee, presenti lungo lo stesso;	***Nuova introduzione***	**La disposizione introduce un obbligo di verifica preventiva della percorribilità dell'itinerario e delle eventuali limitazioni presenti lungo il percorso, al fine di prevenire situazioni di pericolo e garantire che la circolazione dei veicoli agricoli eccezionali avvenga nel rispetto delle condizioni effettive della rete stradale.**

e) rispettare tutte le altre condizioni previste dall'autorizzazione; f) essere sempre in condizione di esibire la prescritta autorizzazione in originale o copia conforme, anche digitale; g) rispettare le norme di bloccaggio degli attrezzi, sui pannelli e dispositivi di segnalazione visiva atti a segnalare gli ingombri, previste dal Titolo VI.	*9. Nel regolamento sono stabilite posizioni, caratteristiche fotometriche, colorimetriche e modalità di applicazione di pannelli e dispositivi di segnalazione visiva, atti a segnalare gli ingombri dati dalle macchine agricole indicate nei commi 7 e 8; nel regolamento saranno indicate le condizioni e le cautele da osservare durante la marcia su strada.*	**La disposizione introduce il riferimento espresso alla copia digitale dell'autorizzazione, in linea con i principi di digitalizzazione e semplificazione amministrativa.**
5. I veicoli agricoli e forestali di cui al presente articolo, compresi quelli eccezionali, sono equipaggiati con uno o più dispositivi supplementari a luce lampeggiante gialla o arancione di tipo approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o conformi a direttive europee o a regolamenti ECE-ONU, recepiti dal medesimo Ministero, secondo le disposizioni del titolo VI.	*Art. 266 Reg es. cds* *1. Le macchine agricole semoventi di cui all'articolo 104, commi 7 ed 8, del codice, debbono essere equipaggiate con uno o più dispositivi supplementari a luce lampeggiante gialla o arancione di tipo approvato dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della M.C.T.C., o conformi a direttive CEE o a regolamenti ECE-ONU, recepiti dal Ministero dei trasporti e della navigazione, al fine di garantire il rispetto delle prescrizioni di cui ai successivi commi.*	

Articolo 119 *Traino di veicoli agricoli e forestali*		
1. I convogli formati da macchine agricole semoventi e macchine agricole trainate non possono superare le dimensioni previste dal titolo VI.	*Art. 105* *1. I convogli formati da macchine agricole semoventi e macchine agricole trainate non possono […].* *4. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 173 a € 694*	
2. I convogli che, per specifiche necessità funzionali, superano, con o senza carico, i limiti indicati nel titolo VI, possono essere ammessi alla circolazione secondo quanto previsto dall'articolo 118, comma 4.	*Art. 105* *1. […] 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.*	
3. Nel limite di cui all'articolo 208, comma 1, i veicoli agricoli e forestali possono trainare un solo rimorchio agricolo o non più di due attrezzature intercambiabili trainate, se munite di dispositivi di frenatura comandati dalla trattrice.	*Art. 105* *2. Nel limite di cui al comma 1 le trattrici agricole possono trainare un solo rimorchio agricolo o non più di due macchine operatrici agricole, se munite di dispositivi di frenatura comandati dalla trattrice.*	
4. Ai trattori agricoli e forestali con attrezzi portati anteriormente è fatto divieto di traino di macchine agricole rimorchiate sprovviste di dispositivo di frenatura, anche se considerate parte integrante del veicolo traente.	*3. Alle trattrici agricole con attrezzi portati anteriormente è fatto divieto di traino di macchine agricole rimorchiate sprovviste di dispositivo di frenatura, anche se considerate parte integrante del veicolo traente.*	
5. Ai fini della circolazione, i convogli formati da macchine agricole semoventi e macchine agricole trainate sono tenuti a rispettare: a) le prescrizioni e le condizioni di cui all'articolo 208;	***Art. 219 Regolamento di esecuzione Cds dpr n. 495/1992*** *– "Valore massimo della massa rimorchiabile e sua determinazione. Procedure per l'agganciamento dei rimorchi"*	

b) le prescrizioni relative alla massa rimorchiabile indicate nel documento di circolazione, salvi i casi di traino per incombente situazione di emergenza o per avaria.	*1. Il valore massimo ammissibile della massa rimorchiabile, nonché le modalità e le procedure per l'agganciamento dei rimorchi sono stabiliti nell'appendice III al presente titolo.* *2. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio provvedimento, può emanare disposizioni per l'indicazione, sulla carta di circolazione dei rimorchi o dei semirimorchi, dei tipi o delle classi di appartenenza delle motrici idonee al traino degli stessi, in relazione alle caratteristiche necessarie a garantire le condizioni di sicurezza di circolazione del complesso e della capacità di trazione della motrice.* *3. Gli abbinamenti di veicoli che, singolarmente o nel complesso, superino i limiti stabiliti dagli articoli 61 o 62 del codice sono consentiti, a seguito di visita e prova da effettuarsi presso un ufficio provinciale della Direzione generale della M.C.T.C., nel rispetto delle condizioni previste al comma 6, dell'appendice III al presente titolo con esclusione delle lettere b), e) ed f) dello stesso comma, nonché delle altre prescrizioni riguardanti i veicoli eccezionali o adibiti ai trasporti eccezionali, ivi comprese quelle dettate in proposito dal Ministero dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della M.C.T.C. L'autorizzazione alla circolazione del complesso deve essere annotata sulla carta di circolazione del rimorchio o del semirimorchio con le modalità dettate dalle prescrizioni predette.* *Comma così modificato dall'art. 128, comma 1, lett. b), D.P.R. 16 settembre 1996, n. 610.*	**Il principio è oggi presente nella disciplina tecnica e nel regolamento di esecuzione, ma manca una chiara previsione sanzionata nel Codice.**
Articolo 120 *Circolazione su strada delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali*		

1. Le macchine operatrici possono circolare su strada solo per il proprio trasferimento o per lo spostamento di cose connesse con il ciclo operativo della macchina stessa o del cantiere. È in ogni caso vietato il trasporto commerciale di merci.	*Art. 58* *1. Le macchine operatrici […] In quanto veicoli possono circolare su strada per il proprio trasferimento e per lo spostamento di cose connesse con il ciclo operativo della macchina stessa o del cantiere, nei limiti e con le modalità stabilite dal regolamento di esecuzione.*	
2. Conformemente alle disposizioni del Titolo VI, le macchine operatrici per circolare su strada devono rispettare: a) i limiti riferiti alle sagome; b) i limiti riferiti alle masse; c) le norme costruttive; d) le prescrizioni relative ai dispositivi e ai sistemi di equipaggiamento.	*Art. 114* *1. Le macchine operatrici per circolare su strada devono rispettare per le sagome e masse le norme stabilite negli articoli 61 e 62 e per le norme costruttive ed i dispositivi di equipaggiamento quelle stabilite dall'art. 106.*	
3. Le macchine operatrici che, per necessità funzionali, hanno sagoma o massa eccedenti quelle previste dal titolo VI sono considerate veicoli eccezionali. Alle macchine di cui al primo periodo si applicano le disposizioni di cui all'articolo 118.	*Art. 114* *3.[…] Le macchine operatrici che per necessità funzionali hanno sagome e massa eccedenti quelle previste dagli articoli 61 e 62 sono considerate macchine operatrici eccezionali; ad esse si applicano le norme previste dall'art. 104, comma 8, salvo che l'autorizzazione per circolare ivi prevista è valida per un anno e rinnovabile.*	
4. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alle macchine mobili non stradali, compatibilmente con le loro caratteristiche strutturali e funzionali.	**Nuova introduzione**	**La disposizione estende l'applicazione delle disposizioni dell'articolo alle macchine mobili non stradali.**

TITOLO III
APPLICAZIONE SANZIONI AMMINISTRATIVE

CAPO I

SANZIONI AMMINISTRATIVE

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 121 *Sanzioni amministrative pecuniarie previste per la violazione delle norme dei titoli II, III e IV*		
1. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque viola le disposizioni dei Titoli II, III e IV è punito con le sanzioni amministrative pecuniarie e con le sanzioni amministrative accessorie riportate nella Tabella 1 che costituisce parte integrante del presente codice. L'indicazione sintetica delle norme di comportamento riportata nella Tabella 1 opera quale rubrica descrittiva di supporto alla consultazione dell'allegato e non può essere utilizzata ai fini della compiuta individuazione del comportamento sanzionato, che resta affidata alle corrispondenti norme dei Titoli II, III e IV		**Le sanzioni amministrative pecuniarie sono individuate nell'ambito di 21 fasce edittali, corrispondenti a sei gruppi di violazioni.**
2. Ferma restando l'applicazione delle sanzioni amministrative previste, le violazioni commesse con veicoli che richiedono la patente di guida comportano la decurtazione dei punti della patente di guida nei casi e nella misura previsti dalla Tabella 1. Per i neopatentati per i primi tre anni dalla data di conseguimento della patente, i punti riportati nella Tabella 1 sono decurtati in misura doppia.	*Art. 126-bis* *1. All'atto del rilascio della patente viene attribuito un punteggio di venti punti. Tale punteggio, annotato nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226, subisce decurtazioni, nella misura indicata nella tabella allegata, a seguito della comunicazione all'anagrafe di cui sopra della violazione di una delle norme per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria*	

	della sospensione della patente ovvero di una tra le norme di comportamento di cui al titolo V, indicate nella tabella medesima. (omissis) *Tabella punteggi art. 126-bis* *Per le patenti rilasciate successivamente al 1° ottobre 2003 a soggetti che non siano già titolari di altra patente di categoria B o superiore, i punti riportati nella presente tabella, per ogni singola violazione, sono raddoppiati qualora le violazioni siano commesse entro i primi tre anni dal rilascio.*	
Articolo 122 *Principi generali per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie*		
1. La sanzione amministrativa pecuniaria consiste nel pagamento di una somma di denaro, compresa tra un minimo ed un massimo, indicati nella Tabella 1 di cui all'articolo 121, e, in ogni caso, non inferiore a venticinque euro, nel minimo, e non superiore a quarantamila euro, nel massimo. Il limite massimo può essere superato nelle sole ipotesi di cumulo di più violazioni, nei casi di cui all'articolo 123. Ai fini dell'individuazione del limite massimo, non rileva l'aggiornamento di cui al comma 2. Il limite minimo di cui al primo periodo non si applica alle violazioni di cui all'articolo 50. Fatto salvo quanto diversamente previsto dal presente codice, si applicano le disposizioni della legge 24 novembre 1981, n. 689.	*Art. 195* *1. La sanzione amministrativa pecuniaria consiste nel pagamento di una somma di denaro tra un limite minimo ed un limite massimo fissato dalla singola norma, sempre entro il limite minimo generale di euro 24 ed il limite massimo generale di euro 9.296.* *Tale limite massimo generale può essere superato solo quando si tratti di sanzioni proporzionali, ovvero di più violazioni ai sensi dell'art. 198, ovvero nelle ipotesi di aggiornamento di cui al comma 3.* *Art. 194* *1. In tutte le ipotesi in cui il presente codice prevede che da una determinata violazione consegua una sanzione amministrativa pecuniaria, si applicano le disposizioni generali*	**L'esclusione delle violazioni di cui all'articolo 50 (Regolazione della velocità e limiti di velocità) discende dalla circostanza che per violazioni di limitata entità la somma da pagare può essere inferiore a 25 euro.**

	contenute nelle sezioni I e II del capo I della legge 24 novembre 1981, n. 689, salve le modifiche e le deroghe previste dalle norme del presente capo.	
2. I limiti minimi e massimi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al comma 1 possono essere aggiornati solo in caso di variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati superiore al cinque per cento, misurata dalla data dell'ultimo aggiornamento dei limiti delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al presente codice. Nelle ipotesi di cui al primo periodo, l'aggiornamento dei limiti può essere disposto con decreto del Ministro della giustizia, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che ne individua il valore percentuale tenuto conto degli obiettivi di sicurezza stradale e del costo delle attività di controllo, accertamento e riscossione delle sanzioni. Il valore di cui al secondo periodo non può, in ogni caso, eccedere la variazione accertata ai sensi del primo periodo o determinare il superamento del limite massimo generale di cui al comma 1. I nuovi limiti si applicano a decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello di adozione del decreto di cui al secondo periodo. I limiti delle sanzioni amministrative pecuniarie, aggiornati ai sensi del presente comma, sono individuati mediante arrotondamento all'unità di euro per eccesso, se la frazione decimale è pari o superiore a 50 centesimi di euro, oppure per difetto, negli altri casi.	*Art. 195* *3. La misura delle sanzioni amministrative pecuniarie è aggiornata ogni due anni in misura pari all'intera variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (media nazionale) verificatasi nei due anni precedenti. All'uopo, entro il 1 dicembre di ogni biennio, il Ministro della giustizia, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e dei trasporti, fissa, seguendo i criteri di cui sopra, i nuovi limiti delle sanzioni amministrative pecuniarie, che si applicano dal 1 gennaio dell'anno successivo. Tali limiti possono superare quelli massimi di cui al comma 1.* *3-bis. La misura delle sanzioni amministrative pecuniarie, aggiornata ai sensi del comma 3, è oggetto di arrotondamento all'unità di euro, per eccesso se la frazione decimale è pari o superiore a 50 centesimi di euro, ovvero per difetto se è inferiore a detto limite*	**È stata eliminata la periodicità automatica biennale dell'aggiornamento della misura delle sanzioni amministrative pecuniarie. La nuova disposizione prevede che l'aumento sia legato ad una variazione significativa dell'indice ISTAT rispetto all'ultima variazione effettuata.**
3. Fatto salvo quanto diversamente previsto dal presente codice, quando più persone concorrono nella medesima	*Art. 197* *1.Quando più persone concorrono in una violazione, per la quale è stabilita una sanzione*	

violazione, soggetta ad una sanzione amministrativa pecuniaria, la sanzione è applicata a ciascun obbligato.	*amministrativa pecuniaria, ciascuno soggiace alla sanzione per la violazione prevista, salvo che la legge disponga diversamente*	
Articolo 123 *Aumento delle sanzioni amministrative*	**Nuova introduzione** *Si richiamano alcune ipotesi di aumento delle sanzioni che, nel vigente codice, sono previste per alcune delle fattispecie indicate in tale articolo:* *- art. 80, comma 14* *- art. 142, comma 11* *- art. 168, comma 7* *- art. 193, comma 4-bis*	**Si introducono talune circostanze specifiche che, nel caso concreto, determinano un aumento della sanzione pecuniaria edittale o dell'entità della sanzione accessoria edittale in attuazione del criterio di delega relativo alla personalizzazione delle sanzioni e alla proporzionalità delle stesse rispetto al grado di offensività della condotta.**
1. Salvo che sia diversamente disposto, la sanzione amministrativa pecuniaria prevista nella Tabella 1 di cui all'articolo 121 per la violazione delle disposizioni di cui ai titoli II, III e IV è aumentata di un decimo quando la violazione è commessa: a) con un complesso di veicoli avente massa complessiva superiore a 30 t; b) dai neopatentati in relazione alle fattispecie di cui agli articoli 71, comma 1, lettera b) e 97, commi 1, 2 e 3; c) nei casi di recidiva della stessa violazione nell'arco di un quinquennio; d) dal conducente che, al momento dell'accertamento dell'illecito, ha punteggio inferiore a venti punti e fino a		

dieci ovvero, per le patenti estere, punteggio superiore a un punto e fino a dieci punti; e) alla guida di un veicolo di categoria internazionale M2 o M3, che trasporta scolari o studenti; f) alla guida di un veicolo di categoria internazionale M1 avente potenza superiore a 150 Kw; g) in autostrada o su strada extraurbana principale, in relazione alle sole violazioni relative alle disposizioni contenute nel capo IV del titolo II; h) alla guida di un veicolo di categoria diversa da M2 e M3 che trasporta minori ovvero persone con disabilità motoria, fuori dai casi di cui all'articolo 59; i) con un veicolo che non ha effettuato la revisione da oltre sei mesi, decorrenti dalla scadenza dei termini prescritti, fuori dai casi di cui all'articolo 79;		
2. Salvo che sia diversamente disposto, la sanzione amministrativa pecuniaria prevista nella Tabella 1, di cui all'articolo 121, per la violazione di una delle disposizioni di cui ai titoli II, III e IV, è aumentata di un quinto: a) quando la violazione è commessa da un conducente in stato di ebbrezza alcolica o dopo aver assunto stupefacenti o sostanze psicotrope, fuori dai casi di cui all'articolo 71; b) quando, per effetto della violazione, sono stati arrecati danni gravi al patrimonio stradale o alle relative infrastrutture; c) quando è commessa da un conducente di veicoli eccezionali o durante l'esecuzione di trasporti in condizioni di eccezionalità, fuori dai casi di cui all'articolo 109.		
3. Salvo che sia diversamente disposto, la sanzione amministrativa pecuniaria prevista nella Tabella 1 di cui all'articolo 121 per la violazione delle disposizioni di cui		

ai titoli II, III e IV, è aumentata di un terzo quando la violazione è commessa: a) dal conducente che ha provocato un sinistro stradale per effetto della violazione stessa, se dal fatto non sono derivate lesioni personali; b) da un conducente che ha punteggio esaurito ovvero, in caso di titolare di patente estera, un punteggio pari o superiore a venti; c) dal conducente di un veicolo che sta trasportando merci pericolose non comprese nel regime di esenzione, fuori dai casi di cui all'articolo 102; d) dalle ore 22.00 alle ore 7.00, limitatamente alle violazioni di cui agli articoli 49, 50, 51, comma 12, 52, 53, comma 8, 54, 56, 57, comma 11, lett. b), 103, 104, 105, 106, 107 e 108.	*art. 195* *2-bis. Le sanzioni amministrative pecuniarie previste dagli articoli 141, 142, 145, 146, 149, 154, 174, 176, commi 19 e 20, e 178 sono aumentate di un terzo quando la violazione è commessa dopo le ore 22 e prima delle ore 7; tale incremento della sanzione quando la violazione è accertata da uno dei soggetti di cui all'articolo 208, comma 1, primo periodo, è destinato ad alimentare il Fondo di cui all'articolo 6-bis del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, e successive modificazioni.*	**Per quanto concerne la destinazione dell'incremento della sanzione al fondo di cui all'articolo 6-bis del decreto-legge n. 117 del 2007, la disposizione è stata inserita nell'art. 291 recante disposizioni sulla destinazione di proventi.**
4. Salvo che sia diversamente disposto, la sanzione amministrativa pecuniaria prevista nella Tabella 1 di cui all'articolo 121 per la violazione di una delle disposizioni di cui ai titoli II, III e IV, è aumentata della metà quando la violazione è commessa: a) dal conducente durante il periodo di efficacia del divieto di guida a tempo indeterminato o determinato, fuori dai casi di cui all'articolo 135;		

b) dal conducente che ha esibito documenti falsi o contraffatti, ovvero dall'utilizzatore che li ha presentati ai fini della registrazione o delle annotazioni di cui all'articolo 81, comma 3, fermo restando quanto previsto dal codice penale; c) con un veicolo senza targa, ovvero con targa contraffatta, manomessa o alterata, se la targa è richiesta ai fini della circolazione, fermo restando quanto previsto dal codice penale e fuori dai casi di cui all'articolo 89; d) con un veicolo sottoposto a divieto di marcia o a sequestro amministrativo, fuori dai casi di cui agli articoli 131 e 133.		
5. Salvo che sia diversamente disposto, la sanzione amministrativa pecuniaria prevista nella Tabella 1 di cui all'articolo 121 per la violazione delle disposizioni di cui ai titoli II, III e IV, è raddoppiata quando la violazione è commessa: a) da conducente non provvisto di patente o durante il periodo di efficacia del divieto di guida permanente, fuori dai casi di cui agli articoli 95 e 135; b) fuori dai casi di cui all'articolo 159, in occasione di sinistro stradale provocato dallo stesso conducente, quando dal fatto sono derivate lesioni personali gravi o gravissime o la morte di una o più persone. L'aumento non si applica se la violazione è commessa in occasione ovvero a seguito di sinistro stradale da parte di un conducente di motociclo o di ciclomotore che, in quel momento, faceva uso delle protezioni di cui all'articolo 68, comma 4; c) dal conducente che non si è fermato all'ALT dell'organo di polizia stradale nelle forme o nei modi di cui all'articolo 29, in relazione alle violazioni commesse nel corso dell'inseguimento conseguente alla violazione dell'ALT;		

d) quando è commessa con un veicolo non assicurato, quando tale copertura è obbligatoria, fuori dai casi di cui all'articolo 72.		
6. Salvo che sia diversamente disposto, la durata della sanzione amministrativa accessoria prevista nella Tabella 1 di cui all'articolo 121 per la violazione delle disposizioni di cui ai titoli II, III e IV, è aumentata nella misura di seguito indicata: a) di un terzo, nei casi di cui al comma 1, lettera a), al comma 2, lettere a), b) e c) e al comma 3, lettere a) e b); b) della metà, nei casi di cui al comma 3, lettera c), al comma 4, lettera d) e al comma 5.		
7. Si applicano, in ogni caso, le disposizioni dell'articolo 125, comma 4.		
Articolo 124 *Riduzione delle sanzioni amministrative*	**Nuova introduzione** *Si riporta di seguito una fattispecie di riduzione delle sanzioni che, nel vigente codice, sono previste:* *articolo 193, comma 3, primo periodo* *3. La sanzione amministrativa di cui al comma 2 è ridotta alla metà quando l'assicurazione del veicolo per la responsabilità verso i terzi sia comunque resa operante nei quindici giorni successivi al termine di cui all'art. 1901, secondo comma, del codice civile. (omissis)*	**Si introducono circostanze specifiche che, nel caso concreto, determinano una riduzione della sanzione pecuniaria edittale o dell'entità della sanzione accessoria edittale in attuazione del criterio di delega relativo alla personalizzazione delle sanzioni e alla proporzionalità delle stesse rispetto al grado di offensività della condotta.**

1. Salvo che sia diversamente disposto, la sanzione amministrativa pecuniaria prevista nella tabella 1 di cui all'articolo 121 per la violazione delle disposizioni di cui ai titoli II, III e IV, è ridotta di un quinto quando è richiesto un adempimento per regolarizzare la posizione del veicolo o del conducente e l'adempimento è realizzato entro trenta giorni dalla contestazione immediata o dalla notificazione del verbale.		
2. La sanzione amministrativa pecuniaria prevista nella Tabella 1 di cui all'articolo 121 per la violazione delle disposizioni di cui ai titoli II, III e IV, salvo che sia diversamente disposto, è ridotta di un terzo quando la revisione straordinaria o la visita e prova richieste a seguito di accertamento di una violazione riguardante l'efficienza, le modifiche a caratteristiche costruttive e funzionali o l'alterazione del veicolo è effettuata entro trenta giorni dalla contestazione immediata o dalla notificazione del verbale.		
3. Salvo che sia diversamente disposto, la sanzione amministrativa pecuniaria prevista nella Tabella 1 di cui all'articolo 121 per la violazione delle disposizioni di cui ai titoli II, III e IV, è ridotta della metà quando: a) la revisione straordinaria o la visita e prova richieste a seguito di accertamento di una violazione riguardante l'efficienza, le modifiche a caratteristiche costruttive e funzionali o l'alterazione del veicolo è effettuata entro quindici giorni dalla contestazione immediata o dalla notificazione del verbale; b) la violazione è commessa in occasione ovvero a seguito di sinistro stradale da parte di un conducente di motociclo o di ciclomotore che, al momento dell'accertamento, faceva uso delle protezioni di cui all'articolo 68, comma 4.		

4. Si applicano, in ogni caso, le disposizioni dell'articolo 125, comma 4.		
Articolo 125 *Modalità di applicazione degli aumenti o delle riduzioni delle sanzioni amministrative*	**Nuova introduzione**	**Disposizioni che disciplinano la modalità di applicazione degli incrementi e delle diminuzioni delle sanzioni**
1. Gli aumenti disposti ai sensi dell'articolo 123 sono applicati dall'organo di polizia stradale che accerta la violazione al momento della contestazione o della notificazione del verbale di contestazione. Quando le circostanze di cui all'articolo 123 emergono successivamente alla contestazione o notificazione, e non è stato effettuato il pagamento, l'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore notifica una richiesta di integrazione entro i termini indicati dall'articolo 142. In tali casi, i termini per il pagamento o per la presentazione dei relativi ricorsi decorrono dalla data di notifica dell'integrazione. Quando, al momento della notifica dell'integrazione, sono già stati presentati ricorsi amministrativi o giurisdizionali o istanze di annullamento in sede di autotutela, l'eventuale accoglimento si estende anche al provvedimento di integrazione.		
2. Ai fini dell'applicazione delle riduzioni di cui all'articolo 124, commi 1, 2 e 3, lettera a), gli interessati presentano apposita istanza all'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore, con le modalità previste con decreto del Ministero dell'interno. Fermi restando gli incrementi previsti in caso di pagamento oltre il termine, l'istanza di cui al primo periodo può essere presentata fino		

alla decorrenza del termine per il pagamento della sanzione. L'avente diritto decade in ogni caso dal beneficio della riduzione in caso di avvenuto pagamento della somma dovuta nell'importo minimo edittale previsto nella Tabella 1 di cui all'articolo 121. Le riduzioni di cui all'articolo 124, comma 3, lettera b), sono applicate dall'organo di polizia stradale che accerta la violazione al momento della contestazione o della notificazione del verbale di contestazione.		
3. Gli aumenti o le riduzioni di cui agli articoli 123 e 124 non si applicano: a) quando la violazione è riferita alla sosta tariffata o al mancato pagamento per l'ingresso nella ZTL; b) alle violazioni riguardanti divieti di sosta o di fermata imposti da segnali stradali ai sensi dell'articolo 49; c) alla determinazione della durata della sanzione accessoria di cui all'articolo 135, comma 1, lettera b).		
4. Gli aumenti o le riduzioni di cui agli articoli 123 e 124 si applicano all'importo della sanzione amministrativa prevista per la medesima violazione dalla tabella 1 di cui all'articolo 121, nella misura del minimo edittale. L'importo calcolato per effetto degli aumenti non può essere, in nessun caso, superiore al triplo di quello previsto per la violazione. L'importo calcolato per effetto delle riduzioni non può essere inferiore ad un terzo di quello previsto per la violazione.		
5. Le disposizioni di cui al comma 4 si applicano anche nei casi di pluralità di violazioni di cui all'articolo 127. Nelle ipotesi di cui al comma 1, gli aumenti e le riduzioni sono calcolati rispetto alla somma da pagare, determinata ai sensi del medesimo articolo 127.		
Articolo 126		

Principio di solidarietà per il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie		
1. Il proprietario del veicolo a motore o l'intestatario del certificato di circolazione per i ciclomotori o del documento di circolazione per veicoli agricoli e forestali, macchine operatrici, macchine mobili non stradali, è obbligato in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questi dovuta a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà.	*Art. 196* *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. (omissis)*	
2. In deroga a quanto previsto dal comma 1, risponde solidalmente con l'autore della violazione in sostituzione del proprietario del veicolo o dell'intestatario del certificato di circolazione: a) il proprietario del rimorchio, in caso di complesso di veicoli, nella sola ipotesi in cui non sia avvenuta la contestazione immediata; b) l'usufruttuario, l'acquirente con patto di riservato dominio o l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria; c) il locatario nelle ipotesi di locazione del veicolo di cui al Titolo VIII, fermo restando che, quando il locatario è residente all'estero, si applicano le disposizioni di cui al comma 6; d) l'intestatario temporaneo del veicolo o chi è tenuto ad effettuare l'intestazione, nelle ipotesi	*Art. 196* *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.*	**La disposizione di cui al secondo periodo della lett. c) è volta a superare le difficoltà della notificazione del verbale all'estero nelle ipotesi in cui il locatario sia residente all'estero (ad es. il caso di persona che viene in vacanza in Italia e noleggia un veicolo da un'impresa di noleggio).**

di cui all'articolo 238, quando l'intestazione non sia stata effettuata nei termini previsti; e) la persona residente in Italia che, nelle ipotesi di cui all'articolo 81, ha, a qualunque titolo, la disponibilità del veicolo risultante dal documento di cui al comma 2 del medesimo articolo 81, ovvero il soggetto che ha provveduto alla registrazione del mezzo nell'elenco di cui all'articolo 239; f) la persona nominata custode del veicolo confiscato o sottoposto a sequestro, finché il veicolo è alla medesima affidato; g) chiunque ha la disponibilità del veicolo, in caso di morte dell'intestatario, nelle more dell'accettazione degli eredi; h) l'intestatario del contrassegno per monopattini elettrici di cui all'articolo 212 e cicli a propulsione di cui all'articolo 211.	*Nei casi indicati dall'articolo 93-bis, delle violazioni commesse risponde solidalmente la persona residente in Italia che abbia a qualunque titolo la disponibilità del veicolo, risultante dal documento di cui al comma 2 del medesimo articolo 93-bis, se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà.* **Nuova introduzione** **Nuova introduzione** **Nuova introduzione**	**Le disposizioni servono a superare difficoltà riscontrate nella prassi e prevedono l'ipotesi dell'obbligazione solidale per i conducenti di veicoli dotati di contrassegno, di nuova introduzione**
3. Se la violazione è commessa da persona capace di intendere e di volere, ma soggetta all'altrui autorità, direzione o vigilanza, la persona rivestita dell'autorità o incaricata della direzione o della vigilanza è obbligata, in solido con l'autore della violazione, al pagamento della somma da questi dovuta, salvo che provi di non aver potuto impedire il fatto.	*Art. 196* *2. Se la violazione è commessa da persona capace di intendere e di volere, ma soggetta all'altrui autorità, direzione o vigilanza, la persona rivestita dell'autorità o incaricata della direzione o della vigilanza è obbligata, in solido con l'autore della violazione, al pagamento della somma da questi dovuta, salvo che provi di non aver potuto impedire il fatto.*	
4. Se la violazione è commessa dal rappresentante o dal dipendente di una persona giuridica o di un ente o associazione privi di personalità giuridica, o	*Art. 196* *3. Se la violazione è commessa dal rappresentante o dal dipendente di una persona*	

comunque da un imprenditore, nell'esercizio delle proprie funzioni o incombenze, la persona giuridica o l'ente o associazione o l'imprenditore è obbligato, in solido con l'autore della violazione, al pagamento della somma da questi dovuta.	*giuridica o di un ente o associazione privi di personalità giuridica o comunque da un imprenditore, nell'esercizio delle proprie funzioni o incombenze, la persona giuridica o l'ente o associazione o l'imprenditore è obbligato, in solido con l'autore della violazione, al pagamento della somma da questi dovuta.*	
5. Nei casi di cui ai commi 1, 2, 3 e 4, chi ha versato la somma stabilita per la violazione ha diritto di regresso per l'intero importo nei confronti dell'autore della violazione stessa o del locatario nei casi di cui al comma 6.	*Art. 196* *4. Nei casi di cui ai commi 1, 2 e 3, chi ha versato la somma stabilita per la violazione ha diritto di regresso per l'intero nei confronti dell'autore della violazione stessa.*	
6. Nelle ipotesi di cui al comma 2, lettera c), quando il locatario è residente all'estero, il locatore è obbligato, in solido con l'autore della violazione, al pagamento della somma da questi dovuta solo se la sanzione è notificata entro un termine compatibile con l'esercizio, da parte del medesimo locatore, del diritto di regresso di cui al comma 5, individuato nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. Decorso il termine di cui al comma 1, della sanzione risponde unicamente l'autore della violazione.		
7. Quando è prevista l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, se il custode, successivamente alla notifica del decreto di confisca, in violazione dei propri obblighi, non provvede al trasferimento del veicolo alla depositeria incaricata, è esclusa la responsabilità solidale dello Stato per le violazioni commesse dal custode in occasione dell'utilizzo non autorizzato del veicolo indebitamente sottratto	**Nuova introduzione**	**La disposizione serve ad evitare i problemi, riscontrati frequentemente nella prassi, connessi al recupero dei veicoli confiscati.**

alla confisca e le relative sanzioni amministrative pecuniarie restano a carico del medesimo custode.		
Articolo 127 *Pluralità di violazioni*		
1. Fatte salve le diverse disposizioni di legge, e ferma restando l'applicazione delle sanzioni amministrative accessorie eventualmente previste, chiunque, su un unico tratto stradale, viola diverse disposizioni che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie o commette più violazioni della stessa disposizione soggiace alla sanzione prevista per la violazione più grave, aumentata di un terzo. Nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 sono forniti criteri in merito all'applicazione della sanzione di cui al primo periodo in relazione al tratto stradale su cui è stata commessa una pluralità di violazioni diverse da quelle previste dal comma 2.	*Art. 198* *1. Salvo che sia diversamente stabilito dalla legge, chi con una azione od omissione viola diverse disposizioni, relativamente a un unico tratto stradale, compreso tra due intersezioni, o sezione stradale, che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie, o commette più violazioni della stessa disposizione, soggiace alla sanzione prevista per la violazione più grave aumentata fino al triplo.*	
2. Nei casi di accertamento attraverso strumenti di controllo remoto, in assenza di contestazione immediata, di più violazioni dei limiti di velocità commesse dallo stesso veicolo su una strada ricadente nella competenza del medesimo ente e in un periodo di tempo non superiore a un'ora, si applicano le sanzioni amministrative pecuniarie previste per la violazione più grave, aumentate di un terzo. Il periodo di tempo di cui al primo periodo decorre dal momento in cui è stata commessa la violazione accertata per prima.	*Art. 142* *6-ter. Nei casi di accertamento, con le modalità di cui ai commi 6 e 6-bis, di più violazioni dei commi 7, 8, 9 o 9-bis del presente articolo, commesse dallo stesso veicolo in tratti stradali ricadenti nella competenza del medesimo ente e in un periodo di tempo non superiore a un'ora, si applicano, se più favorevoli, le sanzioni amministrative previste per la violazione più grave aumentate di un terzo. Il periodo di tempo di cui al primo periodo decorre dal momento in cui è stata commessa la violazione accertata per prima. (omissis)*	

3. Nei casi di accertamento attraverso strumenti di controllo remoto, senza contestazione immediata, di più violazioni delle medesime disposizioni recanti obblighi, divieti o limitazioni conseguenti all'attività di regolamentazione del traffico di cui al Capo III del Titolo I, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada soggetto a una stessa limitazione o a uno stesso divieto, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario, anche quando sono previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata o quando una fascia oraria termina il giorno successivo.	*Art. 198* *2-bis. Fuori dei casi di cui all'articolo 198-bis, quando più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 sono accertate, senza contestazione immediata, nella stessa zona a traffico limitato, nella stessa area pedonale urbana ovvero sul medesimo tratto di strada soggetto a una stessa limitazione o a uno stesso divieto, attraverso dispositivi di controllo da remoto delle violazioni, di cui all'articolo 201, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario, anche nel caso in cui siano previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata nonché nel caso in cui una fascia oraria di vigenza termini il giorno successivo.*	
4. Nei casi di accertamento, senza contestazione immediata, anche attraverso strumenti di controllo remoto, di più violazioni della medesima disposizione relativa alla circolazione di un veicolo privo dei requisiti tecnici o amministrativi richiesti dalla legge, commesse in un periodo di novanta giorni, si applica la sanzione del pagamento di una somma pari al triplo del minimo edittale previsto per la disposizione violata, se più favorevole. Il periodo di tempo di cui al primo periodo decorre dal momento in cui è stata commessa la violazione accertata per prima.	*Art. 198-bis* *1. La violazione, anche in tempi diversi, della medesima norma relativa alla circolazione di un veicolo non avente i requisiti tecnici o amministrativi richiesti dalla legge è considerata, ove ricorrano le condizioni di cui ai commi 2 e 3 e ai fini dell'applicazione della sanzione prevista dal comma 4, come un'unica infrazione. Resta fermo che le condotte commesse successivamente alla prima notificazione ovvero alla contestazione immediata costituiscono nuove violazioni.*	
5. Ai fini dell'applicazione dei commi 1, 2 e 13 si considera violazione più grave quella che prevede la sanzione pecuniaria di importo più elevato,	**Nuova introduzione**	**La disposizione serve a colmare una lacuna della norma vigente**

tenuto conto dell'applicazione di eventuali aggravanti.		**per definire la sanzione più grave**
6. Nei casi di cui ai commi 3 e 4, l'illecito amministrativo oggetto della prima notifica assorbe quelli accertati, rispettivamente, nel medesimo giorno di calendario o nei novanta giorni antecedenti alla medesima notifica. Quando ricorrono le condizioni per il pagamento in misura ridotta, resta fermo il pagamento delle spese di accertamento e notificazione relative a ciascuna violazione assorbita.	*Art. 198-bis* *2. Nel caso di accertamento di più violazioni senza contestazione immediata ai sensi dell'articolo 201, l'illecito amministrativo oggetto della prima notifica assorbe quelli accertati nei novanta giorni antecedenti alla medesima notifica e non ancora notificati.* *(omissis)* *4. Nei casi di cui ai commi 2 e 3, fermo restando il pagamento delle spese di accertamento e notificazione relative a ciascuna violazione, (omissis)*	
7. In deroga all'articolo 144, il pagamento della somma determinata ai sensi del presente articolo può essere effettuato entro cento giorni dalla prima notificazione o dalla contestazione immediata. Qualora sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta previsto per la specifica violazione nei termini generali di cui all'articolo 144, entro il suddetto termine di cento giorni può essere effettuata l'integrazione del pagamento da corrispondere a favore dell'organo di polizia stradale che ha effettuato la prima notificazione o la contestazione immediata, secondo le modalità indicate dallo stesso.	*Art. 198-bis* *5. In deroga all'articolo 202, il pagamento della somma di cui al comma 4 può essere effettuato entro cento giorni dalla prima notificazione o dalla contestazione immediata di cui al comma 6. Qualora, nei termini indicati dall'articolo 202, sia stato già effettuato il pagamento in misura ridotta previsto per la specifica violazione, entro il suddetto termine di cento giorni può essere effettuata l'integrazione del pagamento da corrispondere all'organo di polizia stradale che ha effettuato la prima notificazione o la contestazione immediata, secondo le modalità indicate dallo stesso.*	
8. I benefici di cui al presente articolo sono applicati ad istanza dell'interessato. Il pagamento della somma di cui al comma 7, effettuato all'organo di polizia stradale che ha curato la prima	**Nuova introduzione** *Art. 198-bis*	**Il principio, che si ricava indirettamente dalla formulazione vigente, è qui**

notificazione o la contestazione immediata nei casi disciplinati dai commi 3 e 4, con contestuale pagamento delle spese di accertamento e notificazione, costituisce il presupposto per l'istanza di archiviazione delle violazioni assorbite.	*6. Il pagamento della somma prevista al comma 4, effettuato all'organo di polizia stradale che ha curato la prima notificazione o la contestazione immediata, con contestuale pagamento delle spese di accertamento e notificazione per la violazione da esso accertata, costituisce il presupposto per l'istanza di archiviazione, di cui al comma 7, delle violazioni assorbite ai sensi dei commi 2 e 3.*	**espressamente indicato**
9. L'istanza di archiviazione è presentata dall'interessato all'ufficio o comando da cui dipende l'organo che ha accertato ciascuna violazione assorbita, a pena di decadenza, entro centoventi giorni decorrenti dalla data in cui la violazione è stata contestata immediatamente, ovvero, in mancanza di contestazione immediata, è stata notificata per prima. L'istanza è corredata da copia dell'attestazione del pagamento della somma dovuta ai sensi del comma 7 nonché delle spese di accertamento e notificazione relative alle violazioni accertate dall'ufficio o dal comando cui la stessa è presentata. L'archiviazione è disposta dal responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende l'organo che ha accertato la violazione.	*Art. 198-bis* *7. L'istanza di archiviazione deve essere presentata dall'interessato all'ufficio o comando da cui dipende chi ha accertato ciascuna violazione assorbita ai sensi del comma 6, a pena di decadenza, entro centoventi giorni dalla data della prima notificazione o della contestazione immediata. L'istanza è corredata da copia dell'attestazione del pagamento di cui al comma 6 e dall'attestazione del pagamento delle spese di accertamento e notificazione relativa alla violazione o alle violazioni accertate dall'ufficio o al comando cui la stessa è presentata.* *L'archiviazione è disposta dal responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende chi ha accertato la violazione*	
10. Le disposizioni del presente articolo non si applicano nei casi previsti dall'articolo 144, comma 2 e dall'articolo 123, comma 5, lettera c).	**Nuova introduzione**	
11. Nei casi di sosta vietata, quando la violazione si prolunga con permanenza nello stesso luogo oltre ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria relativa è applicata per ogni periodo di	*Art. 7* *14. (omissis) Nei casi di sosta vietata qualora la violazione si prolunghi oltre le ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria è*	

ventiquattro ore, per il quale si protrae la violazione.	*applicata per ogni periodo di ventiquattro ore per il quale si protrae la violazione (omissis)*	
12. Quando la sosta è regolamentata con limitazioni temporali di durata, se la violazione si protrae nel tempo con permanenza nello stesso stallo di sosta, la sanzione è calcolata moltiplicando gli importi associati alla violazione per il numero intero dei periodi di tempo massimo consentito compresi dall'inizio della violazione fino al momento dell'accertamento, comunque entro un limite massimo pari al quadruplo degli importi stabiliti per ciascun giorno di sosta. Quando la sosta si prolunga con permanenza nello stesso stallo per più di ventiquattro ore, si applicano le disposizioni del comma 11.	*Art. 7* *14. (omissis) Nel caso di violazione per superamento dei limiti temporali di sosta consentiti ai sensi dell'articolo 157, comma 6, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da euro 26 a euro 102. Qualora la violazione di cui al quarto periodo si protragga nel tempo, la sanzione è calcolata moltiplicando gli importi stabiliti dal quarto periodo per il numero intero dei periodi di tempo massimo consentito compresi nel tempo intercorso dall'inizio della violazione fino al momento dell'accertamento, comunque fino a un importo massimo pari al quadruplo degli importi stabiliti dal quarto periodo.* *Art. 158* *7. Le sanzioni di cui al presente articolo si applicano per ciascun giorno di calendario per il quale si protrae la violazione.*	
13. Quando, in occasione di un controllo su strada, sono contestate al medesimo conducente più violazioni di cui agli articoli 103 e 104, ai fini dell'applicazione delle disposizioni relative alla responsabilità dell'impresa di cui all'articolo 105, comma 7, le medesime violazioni si considerano come una unica violazione e si applica la sanzione prevista per la violazione più grave.	**Nuova introduzione**	**La disposizione chiarisce una questione che aveva interessato la prassi amministrativa relativa alla possibilità di applicare le sanzioni per l'impresa in relazione al controllo effettuato e non ai**

		singoli comportamenti illeciti irrilevanti.
Articolo 128 *Morte del trasgressore*		
1. La morte del trasgressore estingue la violazione ed ogni suo effetto, fatte salve le spese successive alla contestazione della violazione, comprese quelle relative all'esecuzione della sanzione accessoria.	*Art. 199* *1. L'obbligazione di pagamento a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria non si trasmette agli eredi.* *Art. 210* *4. Dalla intrasmissibilità dell'obbligazione di pagamento a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria consegue anche l'intrasmissibilità di qualsiasi obbligo relativo alla sanzione accessoria. Alla morte dell'obbligato, si estingue ogni procedura in corso per la sua esecuzione. Se vi è stato sequestro del veicolo o ritiro della carta di circolazione o della patente, l'organo competente dispone il dissequestro o la restituzione su istanza degli eredi.* *Legge n. 689/1981* *Art. 7 (Non trasmissibilità dell'obbligazione)* *L'obbligazione di pagare la somma dovuta per la violazione non si trasmette agli eredi.*	

CAPO II

SANZIONI AMMINISTRATIVE ACCESSORIE

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE

Articolo 129 *Applicazione delle sanzioni accessorie*		
1. Salvo che sia diversamene disposto, le sanzioni accessorie conseguono di diritto all'accertamento dell'illecito al quale, secondo le disposizioni della Tabella 1 di cui all'articolo 121 e di ogni altra disposizione del presente codice, sono collegate. Le cause di estinzione dell'obbligazione principale, diverse dall'avvenuto pagamento, si estendono anche alle sanzioni accessorie.	*Art 210* *1. Quando le norme del presente codice dispongono che ad una sanzione amministrativa pecuniaria consegua una sanzione accessoria non pecuniaria, quest'ultima si applica di diritto, secondo le norme che seguono.* *Art. 210* *4. Dalla intrasmissibilità dell'obbligazione di pagamento a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria consegue anche l'intrasmissibilità di qualsiasi obbligo relativo alla sanzione accessoria. (omissis)*	
2. In caso di estinzione della sanzione accessoria per morte dell'obbligato, si applicano le disposizioni dell'articolo 128 e, alla morte dell'obbligato, si estingue ogni procedura in corso per la sua esecuzione. Se vi è stato sequestro del veicolo, o è stato disposto il divieto di marcia, su istanza degli eredi o di chiunque vi abbia interesse, l'autorità o l'organo accertatore che ha originariamente disposto la misura accessoria dispone il dissequestro o la cessazione del divieto di marcia. Sono fatte salve le spese successive alla contestazione della violazione, comprese quelle relative all'esecuzione della sanzione accessoria.	*Art. 210* *4. Dalla intrasmissibilità dell'obbligazione di pagamento a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria consegue anche l'intrasmissibilità di qualsiasi obbligo relativo alla sanzione accessoria. Alla morte dell'obbligato, si estingue ogni procedura in corso per la sua esecuzione. Se vi è stato sequestro del veicolo o ritiro della carta di circolazione o della patente, l'organo competente dispone il dissequestro o la restituzione su istanza degli eredi* **Nuova introduzione**	**È stato precisato che le spese relative all'accertamento o alla gestione della sanzione accessoria sono a**

		carico degli eredi, in quanto si tratta di obbligazioni civili assunte dal trasgressore o dall'obbligato in solido che si trasmettono, per effetto della morte di questi, agli eredi.
3. Le sanzioni amministrative accessorie previste dal presente codice sono relative a: a) obblighi di compiere, di sospendere o cessare una determinata attività; b) marcia del veicolo; c) rimozione o blocco del veicolo; d) confisca amministrativa; e) divieto di guida; f) decurtazione del punteggio della patente di guida.	*Art. 210* *2. Le sanzioni amministrative accessorie non pecuniarie comminate nel presente codice si distinguono in:* *a) sanzioni relative ad obblighi di compiere una determinata attività o di sospendere o cessare una determinata attività;* *b) sanzioni concernenti il veicolo;* *c) sanzioni concernenti i documenti di circolazione e la patente di guida.*	
4. Salvo che sia diversamente disposto, quado le norme del presente codice prevedono che da una violazione consegue una delle sanzioni accessorie indicate nel presente capo, l'organo accertatore ne dispone l'esecuzione, facendone espressa menzione nel verbale di accertamento consegnato a seguito di contestazione immediata o, in sua assenza, nel verbale oggetto di notificazione. Il verbale redatto ai sensi del primo periodo costituisce titolo anche per l'applicazione della sanzione accessoria.	*Si riportano di seguito alcune sanzioni per le quali è prevista la menzione nel verbale:* *Art. 211* *1. Nel caso in cui le norme del presente codice dispongono che da una violazione consegua la sanzione accessoria dell'obbligo di ripristino dei luoghi, ovvero l'obbligo di rimozione di opere abusive, l'agente accertatore ne fa menzione nel verbale di contestazione da redigere ai sensi dell'art. 200 o, in mancanza, nella notificazione prescritta dall'art. 201. Il verbale così redatto costituisce titolo anche per l'applicazione della sanzione accessoria.*	**La disposizione, prevista dal codice vigente per ogni singola sanzione accessoria, serve ad evitare che il concetto sia ripetuto ogni volta.**

	Art. 212 *1. Nell'ipotesi in cui le norme del presente codice dispongono che da una violazione consegua la sanzione accessoria dell'obbligo di sospendere o di cessare da una determinata attività, l'agente accertatore ne fa menzione nel verbale di contestazione da redigere ai sensi dell'art. 200 o nella notificazione da effettuare secondo l'art. 201. Il verbale così redatto costituisce titolo anche per l'applicazione della sanzione accessoria. (omissis)*	
5. Nel calcolo dei termini di durata delle sanzioni amministrative accessorie non si computa l'ora o il giorno in cui è iniziata la decorrenza.	**Nuova introduzione**	**Costituisce applicazione del principio generale ed evita difficoltà applicative che nella prassi sono sorte.**
6. In caso di concorso di persone nella violazione, delle sanzioni accessorie eventualmente previste che comportano il divieto di guida risponde solo colui che si trova alla guida del veicolo con il quale è stata commessa la violazione.	**Nuova introduzione**	**La disposizione chiarisce un principio già applicato nella prassi.**
7. In deroga alle disposizioni dell'articolo 2 della legge 24 novembre 1981, n. 689, le sanzioni amministrative accessorie che comportano il divieto di guida si applicano anche al minore degli anni diciotto che ha materialmente commesso il fatto costituente violazione.	**Nuova introduzione**	**Il principio dell'applicabilità delle sanzioni accessorie al minore è già stato inserito nel comma 6-bis dell'art. 187 vigente**
8. In caso di pluralità di violazioni ai sensi dell'articolo 127, si applicano le sanzioni accessorie previste per ciascuna violazione. In	**Nuova introduzione**	**Costituisce applicazione di principi**

ogni caso, quando per effetto di una medesima attività di accertamento, sono contestate più violazioni che prevedono sanzioni amministrative accessorie dello stesso tipo con una durata determinata, la durata complessiva delle sanzioni accessorie non può superare il triplo della sanzione accessoria prevista per la violazione più grave.		**giurisprudenziali relativi al concorso formale o al cumulo giuridico**
Articolo 130 *Sanzione accessoria dell'obbligo di ripristino dello stato dei luoghi, di rimozione di opere abusive, di cose o veicoli e dell'obbligo di sospendere una determinata attività*		
1. Le sanzioni accessorie relative ad opere o attività compiute sulla strada o da parte di soggetti autorizzati a svolgerle secondo le norme del presente codice, si distinguono in: a) obbligo di ripristino dello stato dei luoghi; b) obbligo di rimozione di opere abusive, di cose o veicoli che occupano la piattaforma stradale; c) sospensione o cessazione di un'attività non consentita, non autorizzata ovvero svolta in violazione delle norme o delle prescrizioni dell'autorizzazione; d) obbligo di abbandonare la piattaforma stradale.	**Nuova introduzione** *Art. 210* *2. Le sanzioni amministrative accessorie non pecuniarie comminate nel presente codice si distinguono in:* *a) sanzioni relative ad obblighi di compiere una determinata attività o di sospendere o cessare una determinata attività;* *(omissis)* *Art. 211 Sanzione accessoria dell'obbligo di ripristino dello stato dei luoghi o di rimozione di opere abusive* *Art. 212 Sanzione accessoria dell'obbligo di sospendere una determinata attività*	**Disposizione di carattere ricognitivo ed ordinamentale**

2. Quando le norme del presente codice dispongono che da una violazione consegue una delle sanzioni accessorie di cui al comma 1, l'organo accertatore impone al trasgressore l'adempimento dei relativi obblighi, indicando il termine entro cui provvedere e le relative modalità.	*Art. 211* *1.Nel caso in cui le norme del presente codice dispongono che da una violazione consegua la sanzione accessoria dell'obbligo di ripristino dei luoghi, ovvero l'obbligo di rimozione di opere abusive, l'organo accertatore ne fa menzione nel verbale di contestazione da redigere ai sensi dell'art. 200 o, in mancanza, nella notificazione prescritta dall'art. 201. Il verbale così redatto costituisce titolo anche per l'applicazione della sanzione accessoria.* *Art. 212* *1. Nell'ipotesi in cui le norme del presente codice dispongono che da una violazione consegua la sanzione accessoria dell'obbligo di sospendere o di cessare da una determinata attività, l'organo accertatore ne fa menzione nel verbale di contestazione da redigere ai sensi dell'art. 200 o nella notificazione da effettuare secondo l'art. 201. Il verbale così redatto costituisce titolo anche per l'applicazione della sanzione accessoria. Questa, quando le circostanze lo esigano, deve essere adempiuta immediatamente, altrimenti l'inizio dell'esecuzione deve avvenire nei cinque giorni dal verbale o dalla sua notificazione. L'esecuzione avviene sotto il controllo dell'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore.*	
3. Quando le circostanze lo richiedono, può essere imposto l'adempimento dell'obbligo di ripristino dei luoghi, ovvero dell'obbligo di rimozione di opere abusive, di cose o veicoli che occupano la piattaforma stradale, sotto il controllo o la	*Art. 211* *3. (OMISSIS) L'esecuzione delle opere si effettua sotto il controllo dell'ente proprietario o concessionario della strada (OMISSIS).*	

direzione dell'ente proprietario o concessionario della strada. Nei casi di cui al comma 1, lettera d), quando lo richiedono le circostanze, l'organo di polizia stradale provvede a scortare il veicolo in condizioni di sicurezza fuori dalla piattaforma stradale.		
4. Nei casi di cui al comma 1, lettera c), quando lo richiedono le circostanze, è imposta l'immediata sospensione o cessazione delle attività. In ogni caso, l'inizio dell'esecuzione non può essere fissato oltre il termine di cinque giorni dalla consegna del verbale ovvero dalla sua notificazione. L'esecuzione avviene sotto il controllo dell'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore.	*Art. 212* *1. (OMISSIS). Questa, quando le circostanze lo esigano, deve essere adempiuta immediatamente, altrimenti l'inizio dell'esecuzione deve avvenire nei cinque giorni dal verbale o dalla sua notificazione. L'esecuzione avviene sotto il controllo dell'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore.*	
5. Nelle ipotesi, di cui al comma 1, lettera c), relative alla sospensione di una attività continuativa sottoposta dal presente codice al rispetto di determinate condizioni, al verificarsi delle condizioni richieste il trasgressore presenta istanza all'ufficio o comando di cui al comma 1, che, accertato il venir meno degli impedimenti, autorizza la ripresa o la continuazione dell'attività sospesa.	*Art. 212* *5. Ove trattasi di attività continuativa sottoposta dal presente codice a determinate condizioni, il trasgressore può successivamente porre in essere le condizioni suddette; in tal caso egli presenta istanza all'ufficio o comando di cui al comma 1 e questo, accertato il venir meno degli impedimenti, consente a che l'attività sospesa sia ripresa o continuata. (omissis)*	
6. Se il trasgressore non adempie, nel termine previsto, agli obblighi di cui al comma 1, lettere a), b) e c), il Prefetto, previa richiesta dell'ente proprietario o concessionario della strada nei casi di cui al comma 1, lettere a) e b), ovvero dell'organo accertatore, nei casi di cui al comma 1,	*Art. 211* *4. Ove il trasgressore non compia nel termine le opere cui è obbligato, il prefetto, su comunicazione dell'ente proprietario o concessionario della strada, dà facoltà a quest'ultimo di compiere le opere suddette. Successivamente al compimento, l'ente*	

lettera c), autorizza con propria ordinanza il richiedente all'esecuzione delle opere, alla rimozione degli oggetti ovvero allo svolgimento di tutte le operazioni necessarie all'adempimento degli obblighi imposti. L'ente proprietario o l'organo accertatore, eseguiti gli obblighi impartiti tramite l'ordinanza di cui al primo periodo, trasmette la nota delle spese sostenute al Prefetto ai fini dell'adozione di una ordinanza-ingiunzione di pagamento, che costituisce titolo esecutivo ai sensi della normativa vigente.	*proprietario trasmette la nota delle spese sostenute ed il prefetto emette ordinanza-ingiunzione di pagamento. Tale ordinanza costituisce titolo esecutivo ai sensi di legge.* *Art. 212* *4. Quando il trasgressore non esegua il suo obbligo in applicazione e nei termini di cui al comma 1, l'ufficio o comando summenzionato provvede alla denuncia del trasgressore per il reato di cui all'art. 650 del codice penale e, previa notifica al trasgressore medesimo, provvede, con i suoi agenti od organi, all'esecuzione coattiva dell'obbligo. Di tale esecuzione viene redatto verbale, che deve essere comunicato al prefetto e al trasgressore. Le spese eventualmente sostenute per la esecuzione coattiva sono a carico del trasgressore ed al riguardo provvede il prefetto con ordinanza- ingiunzione che costituisce titolo esecutivo.*	
7. Quando da un illecito di cui al presente codice consegue un immediato pericolo per la circolazione e l'impossibilità del trasgressore a provvedere immediatamente all'adempimento degli obblighi di cui al comma 1, lettere a), b) e c), l'organo accertatore trasmette, senza indugio, al Prefetto il verbale di contestazione. Nelle ipotesi di cui al primo periodo, il Prefetto può disporre, con propria ordinanza, l'esecuzione degli interventi necessari a cura dell'ente proprietario o concessionario, fermo restando il diritto di	*Art. 211* *6. Nei casi di immediato pericolo per la circolazione e nella ipotesi di impossibilità a provvedere da parte del trasgressore, l'organo accertatore trasmette, senza indugio, al prefetto il verbale di contestazione. In tal caso il prefetto può disporre l'esecuzione degli interventi necessari a cura dell'ente proprietario, con le modalità di cui al comma 4.*	

regresso di questi ultimi secondo le disposizioni del comma 6, secondo periodo.		
8. I provvedimenti di cui ai commi 4, 5, 6 e 7 sono immediatamente esecutivi. I predetti provvedimenti sono notificati tempestivamente agli interessati. Avverso tali provvedimenti è ammessa opposizione ai sensi dell'articolo 153.	**Nuova introduzione per quanto concerne l'immediata esecutività** *Art. 211* *1. (omissis) l'agente accertatore ne fa menzione nel verbale di contestazione da redigere ai sensi dell'art. 200 o, in mancanza, nella notificazione prescritta dall'art. 201. Il verbale così redatto costituisce titolo anche per l'applicazione della sanzione accessoria.* *7. L'opposizione di cui all'art. 205 si estende alla sanzione accessoria.* *Art. 212* *1. (omissis) l'agente accertatore ne fa menzione nel verbale di contestazione da redigere ai sensi dell'art. 200 o nella notificazione da effettuare secondo l'art. 201. Il verbale così redatto costituisce titolo anche per l'applicazione della sanzione accessoria.* *3. L'opposizione prevista dall'art. 205 si estende alla sanzione accessoria.*	**Serve a disciplinare l'esecutività dei provvedimenti e garantire il diritto di difesa.**
9. In deroga alle disposizioni del presente articolo, quando la rimozione di opere ai sensi del comma 1, lettera b) riguarda la pubblicità non autorizzata o collocata in violazione delle prescrizioni, l'organo accertatore segnala la violazione all'ente proprietario della strada. Il predetto ente proprietario:	*Art. 23* *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*	

a) se la pubblicità è collocata su suolo privato, diffida, nel rispetto della normativa vigente, l'autore della violazione e il proprietario o il possessore del suolo privato a rimuovere il mezzo pubblicitario a proprie spese entro e non oltre dieci giorni dalla data di comunicazione dell'atto. Quando l'autore della violazione non è individuato, dell'obbligo di rimozione risponde chi utilizza gli spazi pubblicitari abusivi. Decorso il predetto termine di dieci giorni, l'ente proprietario provvede alla rimozione del mezzo pubblicitario e alla sua custodia. Quando l'ubicazione della pubblicità lungo le strade o le fasce di pertinenza costituisce pericolo per la circolazione, l'ente proprietario provvede alla rimozione immediata del mezzo pubblicitario e, a tal fine, gli organi di polizia stradale sono autorizzati ad accedere sul fondo privato ove è collocato il mezzo pubblicitario; b) se la pubblicità è collocata sul suolo demaniale o su aree incluse nel patrimonio degli enti proprietari delle strade, provvede, senza indugio, ad effettuare la rimozione del mezzo pubblicitario; della rimozione è data immediata comunicazione agli interessati indicati nel comma 10.	*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; (omissis)* *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 (omissis)* *(omissis) nei casi più gravi, l'ente proprietario può disporre l'immediata rimozione del mezzo pubblicitario. 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. (omissis).* *13-quater. Nel caso in cui l'installazione dei cartelli, delle insegne di esercizio o di altri mezzi pubblicitari sia realizzata su suolo demaniale ovvero rientrante nel patrimonio degli enti proprietari delle strade, o nel caso in cui la loro ubicazione lungo le strade e le fasce di pertinenza costituisca pericolo per la circolazione, in quanto in contrasto con le disposizioni contenute nel regolamento, l'ente proprietario esegue senza indugio la rimozione del mezzo pubblicitario. (omissis).*	

10. Nei casi indicati dal comma 9, gli oneri relativi alla rimozione e alla custodia del mezzo pubblicitario sono posti interamente a carico dell'autore della violazione ovvero, se non identificato, di chi utilizza gli spazi pubblicitari, che risponde in solido con il proprietario o possessore del suolo, quando il mezzo è collocato su suolo privato. In caso di mancato pagamento degli oneri previsti, l'ente proprietario, successivamente alla rimozione, trasmette la nota delle spese sostenute al Prefetto ai fini dell'adozione di una ordinanza - ingiunzione di pagamento, che costituisce titolo esecutivo. In ogni caso, decorso il termine di sessanta giorni senza che l'autore della violazione, il proprietario o il possessore del terreno ne abbiano richiesto la restituzione, l'ente proprietario può liberamente disporre dei mezzi pubblicitari rimossi nel rispetto delle disposizioni di cui al presente articolo. Il predetto termine di sessanta giorni decorre dalla data della diffida, nel caso di rimozione effettuata ai sensi del comma 9, lettera a), ovvero dalla data di effettuazione della rimozione, nell'ipotesi di cui al comma 9, lettera b).	*Art. 23* *13 bis. (omissis) 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 (omissis) 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.* *13-quater**.** (omissis) Successivamente alla stessa, l'ente proprietario trasmette la nota delle spese sostenute al prefetto, che emette ordinanza - ingiunzione di pagamento. Tale ordinanza costituisce titolo esecutivo ai sensi di legge.* *13-quater.1. In ogni caso, l'ente proprietario può liberamente disporre dei mezzi pubblicitari rimossi in conformità al presente articolo, una volta che sia decorso il termine di sessanta giorni senza che l'autore della violazione, il proprietario o il possessore del terreno ne abbiano richiesto la restituzione. Il predetto termine decorre dalla data della diffida, nel caso di rimozione effettuata ai sensi del comma 13-bis, e dalla data di effettuazione della rimozione, nell'ipotesi prevista dal comma 13-quater.*	
11. Contestualmente all'accertamento della violazione del divieto di cui all'articolo 37, comma 1, lettera m), l'organo accertatore ordina al trasgressore l'allontanamento dal luogo in cui è stato commesso il fatto. L'ordine riporta le motivazioni sulla base delle quali lo stesso è stato	**Nuova introduzione**	**La disposizione ricalca il DASPO urbano**

adottato nonché il divieto di fare rientro nel medesimo luogo, prima che siano trascorse quarantotto ore dall'accertamento del fatto. Copia del provvedimento è trasmessa con immediatezza al questore competente per territorio, con contestuale segnalazione ai competenti servizi socio-sanitari, ove ne ricorrono le condizioni. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui all'articolo 10 del decreto-legge 20 febbraio 2017, n. 14, convertito con modificazioni, dalla legge 18 aprile 2017, n. 48.		
12. Il trasgressore cui è stato intimato l'adempimento di uno degli obblighi ai sensi del presente articolo provvede a darvi esecuzione nei tempi e nei modi indicati nel verbale di contestazione.	*Art. 23* *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; 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. 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. (omissis)*	

	Art. 211 *3. Il prefetto, nell'ingiungere al trasgressore il pagamento della sanzione pecuniaria, gli ordina l'adempimento del suo obbligo di ripristino dei luoghi o di rimozione delle opere abusive, nel termine fissato in relazione all'entità delle opere da eseguire ed allo stato dei luoghi; l'ordinanza costituisce titolo esecutivo.* *Art.212* *1. Nell'ipotesi in cui le norme del presente codice dispongono che da una violazione consegua la sanzione accessoria dell'obbligo di sospendere o di cessare da una determinata attività, l'agente accertatore ne fa menzione nel verbale di contestazione da redigere ai sensi dell'art. 200 o nella notificazione da effettuare secondo l'art. 201. Il verbale così redatto costituisce titolo anche per l'applicazione della sanzione accessoria. Questa, quando le circostanze lo esigano, deve essere adempiuta immediatamente, altrimenti l'inizio dell'esecuzione deve avvenire nei cinque giorni dal verbale o dalla sua notificazione. L'esecuzione avviene sotto il controllo dell'ufficio o comando da cui dipende l'agente accertatore.*	
13. In caso di inadempimento degli obblighi imposti ai sensi del comma 1, lettera d), ferma restando l'applicazione delle sanzioni per la violazione dell'obbligo di cui al comma 12, l'organo accertatore o l'ente proprietario o gestore della strada, previa comunicazione dell'organo accertatore, provvede alla	*Vedi comma 12*	

rimozione forzata secondo le disposizioni dell'articolo 132.		
Articolo 131 *Sanzioni accessorie riguardanti la marcia dei veicoli sulla strada*	**Nuova introduzione**	**Le disposizioni del presente articolo introducono nuove sanzioni accessorie riguardanti il veicolo, in sostituzione del ritiro del documento di circolazione di cui all'art. 216, del fermo amministrativo di cui all'art. 214 e della sospensione della carta di circolazione di cui all'art. 217.**
1. Le sanzioni accessorie riguardanti la marcia dei veicoli, si distinguono in: 1. immobilizzazione del veicolo nel luogo in cui è compiuto l'accertamento della violazione, fino all'ottemperanza della prescrizione o dell'obbligo indicati nel verbale; 2. divieto di marcia del veicolo sulla strada a tempo indeterminato, fino all'ottemperanza della prescrizione o dell'obbligo indicati nel verbale di accertamento della violazione;	*Art. 210* *2. Le sanzioni amministrative accessorie non pecuniarie comminate nel presente codice si distinguono in:* *(omissis)* *b) sanzioni concernenti il veicolo;* *(omissis)* *Art. 214 Fermo amministrativo del veicolo* *Art. 216 Sanzione accessoria del ritiro dei documenti di circolazione, della targa, della patente di guida o della carta di qualificazione del conducente*	

3. divieto di marcia del veicolo sulla strada a tempo determinato, nella misura prevista per ciascuna violazione dalla Tabella 1 di cui all'articolo 121.	*Art. 214 Fermo amministrativo del veicolo* *Art. 217 Sanzione accessoria della sospensione della carta di circolazione*	
2. Quando le disposizioni del presente codice prevedono l'applicazione di una delle sanzioni accessorie di cui al comma 1, l'organo accertatore: a) in caso di contestazione immediata, dispone contestualmente la cessazione della marcia del veicolo; b) in assenza di contestazione immediata, comunica al proprietario del veicolo o ad altro soggetto obbligato in solido, l'obbligo di cessazione della marcia del veicolo, con decorrenza dalla data di notificazione del verbale.		
3. Quando, a seguito di contestazione immediata della violazione, è disposto il divieto di marcia di cui al comma 1, lettere b) e c), il proprietario, o altro soggetto obbligato in solido, se presente o prontamente reperibile, ovvero, in mancanza, il conducente, è nominato responsabile dell'esecuzione della misura sul veicolo. Se il trasgressore non è identificato, con notifica successiva del verbale è nominato responsabile dell'esecuzione della misura il proprietario o altro soggetto obbligato in solido. Se quest'ultimo non ha la disponibilità del veicolo, comunica	*Art. 214* *1. Nelle ipotesi in cui il presente codice prevede che all'accertamento della violazione consegua l'applicazione della sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo, il proprietario, nominato custode, o, in sua assenza, il conducente o altro soggetto obbligato in solido, fa cessare la circolazione e provvede alla collocazione del veicolo in un luogo di cui abbia la disponibilità ovvero lo custodisce, a proprie spese, in un luogo non sottoposto a pubblico passaggio. (omissis)* *2. Nei casi di cui al comma 1, il veicolo è affidato in custodia all'avente diritto o, in caso di violazione commessa da minorenne, ai genitori o*	

immediatamente all'organo accertatore chi ne ha l'effettiva disponibilità per consentire la successiva notifica della nomina di responsabile per l'esecuzione della misura. Se il destinatario della notifica del verbale non trasmette una comunicazione ai sensi del terzo periodo, il medesimo assume la responsabilità dell'esecuzione della misura. Quando la violazione è commessa da un minore o da persona incapace, è nominato responsabile per l'esecuzione della misura il genitore o chi esercita la potestà genitoriale.	*a chi ne fa le veci o a persona maggiorenne appositamente delegata, previo pagamento delle spese di trasporto e custodia.*	
4. Il verbale di contestazione con cui è stato imposto il divieto di marcia è sempre notificato al proprietario del veicolo o ad altro soggetto obbligato in solido, fatto salvo il caso di nomina di un responsabile dell'esecuzione ai sensi del comma 3.		
5. Nei casi di cui al comma 1, lettere b) e c), quando la violazione è contestata immediatamente, l'organo accertatore, fatte salve le esigenze connesse alla sicurezza della circolazione, autorizza il responsabile dell'esecuzione della misura a condurre il veicolo in un luogo indicato dall'avente diritto o dal conducente del veicolo stesso. A tal fine, l'organo accertatore autorizza, limitatamente al periodo di tempo necessario, la conduzione del veicolo da parte del soggetto a cui è stata contestata la violazione nel luogo indicato ai sensi del primo periodo, usando la via più breve, con annotazione sul verbale di contestazione.	*Art. 216* *1. (omissis) Nel regolamento sono stabilite le modalità per consentire il viaggio fino al luogo di custodia. (omissis)* *Art. 399 Reg. Es.* *1. (omissis) All'uopo, l'agente rilascia permesso provvisorio di circolazione limitatamente al periodo di tempo necessario a condurre il veicolo nel suddetto luogo di custodia, usando la via più breve, con annotazione di essa sul verbale di contestazione. (omissis)* *Art. 214*	

	1. Nelle ipotesi in cui il presente codice prevede che all'accertamento della violazione consegua l'applicazione della sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo, il proprietario, nominato custode, o, in sua assenza, il conducente o altro soggetto obbligato in solido, fa cessare la circolazione e provvede alla collocazione del veicolo in un luogo di cui abbia la disponibilità ovvero lo custodisce, a proprie spese, in un luogo non sottoposto a pubblico passaggio. (omissis) *Art. 217* *1. Nell'ipotesi in cui il presente codice prevede la sanzione accessoria della sospensione della validità della carta di circolazione, questa è ritirata dall'agente od organo di polizia che accerta la violazione; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione. L'agente accertatore rilascia permesso provvisorio di circolazione limitatamente al periodo di tempo necessario a condurre il veicolo nel luogo di custodia indicato dall'interessato, con annotazione sul verbale di contestazione.* *(omissis)*	
6. Nei casi di cui al comma 1, lettera a), ovvero quando il permesso di cui al comma 5 non può essere accordato per ragioni di sicurezza della circolazione, l'organo accertatore intima al trasgressore o al conducente di provvedere alla regolarizzazione delle condizioni di sicurezza che hanno imposto l'immobilizzazione o il divieto di marcia, raggiungendo il luogo indicato dal	*Art. 164* *9. Il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non abbia provveduto a sistemare il carico secondo le modalità stabilite dal presente articolo. Perciò l'organo accertatore, nel caso che trattasi di veicolo a motore, oltre all'applicazione della sanzione di cui al comma 8, procede al ritiro immediato della carta di*	**La disposizione estende a tutte le ipotesi di immobilizzazione la procedura prevista dal codice vigente per le ipotesi di sistemazione del carico sui veicoli e**

medesimo organo accertatore. Laddove necessario, l'organo accertatore scorta il veicolo in condizioni di sicurezza fino al luogo indicato. Quando il veicolo non è idoneo alla circolazione, l'organo accertatore ne dispone il trasporto fino al luogo indicato. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del trasgressore o dei soggetti con esso solidalmente obbligati al pagamento della sanzione.	*circolazione e della patente di guida, provvedendo con tutte le cautele che il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la detta sistemazione; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. I documenti sono restituiti all'avente diritto allorché il carico sia stato sistemato in conformità delle presenti norme. (omissis)* *Art. 167* *10. Quando è accertata una eccedenza di massa superiore al 5 per cento della massa complessiva a pieno carico indicata nella carta di circolazione, la continuazione del viaggio è subordinata alla riduzione del carico entro i limiti consentiti.*	**trasporti di cose su veicoli a motore e sui rimorchi quando la massa sia superiore del 5 per cento rispetto a quella consentita.**
7. Nei casi di cui al comma 1, lettere a) e b), il divieto cessa solo dopo l'adempimento della prescrizione indicata nel verbale, in relazione alla natura ed al contenuto della violazione commessa. Nell'allegato III.1 sono definite le modalità per adempiere alla prescrizione indicata nel verbale e i casi in cui la cessazione è disposta a seguito di verifica da parte dell'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore. L'allegato III.1. costituisce parte integrante del presente codice.	*Art. 164, comma 9* *9. (omissis) I documenti sono restituiti all'avente diritto allorché il carico sia stato sistemato in conformità delle presenti norme. Le modalità della restituzione sono fissate dal regolamento.* *Art. 216* *2. La restituzione del documento può essere chiesta dall'interessato soltanto quando ha adempiuto alla prescrizione omessa. La restituzione viene effettuata dagli enti di cui al comma 1, previo accertamento del compimento delle prescrizioni suddette.* *3. Il ritiro e la successiva restituzione sono annotate nella carta di circolazione o nel certificato di idoneità tecnica per le macchine agricole, o nella patente.*	

8. L'applicazione e la cessazione della misura del divieto di marcia di cui al comma 1, lettere b) e c), sono immediatamente comunicate, per via telematica, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la relativa trascrizione nell'Archivio nazionale dei veicoli, limitatamente ai veicoli immatricolati in Italia, ovvero al Sistema Informativo Interforze, di cui all'articolo 8 della legge 1° aprile 1981, n. 121, per i veicoli immatricolati all'estero. Nel rispetto delle disposizioni in materia di riservatezza personale, attraverso il Portale dell'Automobilista, le informazioni di cui al primo periodo sono rese disponibili a coloro che vi hanno interesse, per le esigenze relative agli adempimenti di competenza.	**Nuova introduzione**	**La procedura prevista dalla disposizione ricalca quella disciplinata dall'articolo 216 del vigente codice; tuttavia, in ragione della digitalizzazione del procedimento, non è più prevista la restituzione materiale del documento, essendo sufficiente l'annotazione nell'ANV.**
9. È vietata la marcia durante il periodo di tempo in cui è efficace il provvedimento di cui al comma 1, lettera c). La marcia del veicolo è parimenti vietata fino a quando non è stata ottemperata la prescrizione di cui al comma 7, relativamente ai casi di cui al comma 1, lettere a) e b). Il soggetto responsabile dell'esecuzione della misura di cui al comma 3 vigila sul rispetto del divieto di marcia durante il periodo di efficacia del provvedimento, prevenendo qualsiasi utilizzo abusivo da parte di terzi.	*Art. 214* *8. Il soggetto che ha assunto la custodia il quale, durante il periodo in cui il veicolo è sottoposto al fermo, circola abusivamente con il veicolo stesso o consente che altri vi circolino abusivamente è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)* *Art. 217* *6. Chiunque, durante il periodo di sospensione della carta di circolazione, circola abusivamente con lo stesso veicolo è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da (omissis)*	
10. Nelle ipotesi di cui al comma 1, lettera c), quando l'autore della violazione è persona diversa dal proprietario del veicolo o da chi ne ha la legittima	*Art. 214* *3. Se l'autore della violazione è persona diversa dal proprietario del veicolo, o da chi ne ha la*	

disponibilità, non si applica il divieto di marcia o, se già adottato, il provvedimento è immediatamente annullato dall'organo di polizia procedente se risulta evidente all'organo di polizia che la circolazione è avvenuta contro la volontà del proprietario del veicolo o da chi ne ha la legittima disponibilità.	*legittima disponibilità, e risulta altresì evidente all'organo di polizia che la circolazione è avvenuta contro la volontà di costui, il veicolo è immediatamente restituito all'avente titolo. Della restituzione è redatto verbale, copia del quale viene consegnata all'interessato.*	
11. Le sanzioni accessorie di cui al comma 1 consentono di sostare sulla strada e nelle sue pertinenze. Per i veicoli immatricolati in Italia, dal divieto di marcia di cui al comma 1, lettere b) e c), consegue la sospensione di diritto del documento di circolazione del veicolo con cui è stata commessa la violazione per un periodo corrispondente a quello del divieto stesso, senza necessità di adozione di un provvedimento da parte del competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.		
Articolo 132 *Rimozione forzata o blocco del veicolo*		
1. Quando, ai sensi del presente codice, è prevista la sanzione amministrativa accessoria della rimozione del veicolo, questa è disposta dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 27 e dagli ausiliari di polizia stradale di cui all'articolo 28 che accertano la violazione, i quali dispongono, secondo le disposizioni di cui al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, la rimozione, il trasporto e la custodia del veicolo da parte del concessionario del servizio di rimozione in appositi luoghi. Dell'applicazione della misura di cui al presente comma è fatta menzione nel	*Art. 215* *1. Quando, ai sensi del presente codice, è prevista la sanzione amministrativa accessoria della rimozione del veicolo, questa è operata dagli organi di polizia che accertano la violazione, i quali provvedono a che il veicolo, secondo le norme di cui al regolamento di esecuzione, sia trasportato e custodito in luoghi appositi.* *L'applicazione della sanzione accessoria è indicata nel verbale di contestazione notificato a termine dell'art. 201.*	

verbale di accertamento della violazione contestato o notificato.		
1. 2. Fermi restando i casi di rimozione specificamente previsti dal presente codice come sanzione accessoria, la rimozione dei veicoli di cui al comma 1 è disposta: a) nelle strade e nei tratti di esse in cui con ordinanza dell'ente proprietario o gestore della strada è stabilito che la sosta dei veicoli costituisce grave intralcio o pericolo per la circolazione stradale e il segnale di divieto di sosta è integrato dall'apposito pannello aggiuntivo; b) in tutti i casi, diversi dalla lettera a), in cui la sosta è vietata e costituisce pericolo o grave intralcio alla circolazione; c) quando il veicolo è lasciato in sosta in violazione delle disposizioni adottate dall'ente proprietario o gestore della strada per motivi di manutenzione o pulizia delle strade e del relativo arredo; d) in tutti i casi in cui si può ragionevolmente ritenere che i veicoli in sosta, per il loro stato o per altro fondato motivo, sono stati abbandonati secondo le disposizioni dell'articolo 46; e) nelle aree portuali e marittime, di cui all'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, quando i veicoli in sosta vietata ostacolano	*Art. 159* *1. Gli organi di polizia, di cui all'art. 12, dispongono la rimozione dei veicoli:* *a) nelle strade e nei tratti di esse in cui con ordinanza dell'ente proprietario della strada sia stabilito che la sosta dei veicoli costituisce grave intralcio o pericolo per la circolazione stradale e il segnale di divieto di sosta sia integrato dall'apposito pannello aggiuntivo;* *c) in tutti gli altri casi in cui la sosta sia vietata e costituisca pericolo o grave intralcio alla circolazione;* *d) quando il veicolo sia lasciato in sosta in violazione alle disposizioni emanate dall'ente proprietario della strada per motivi di manutenzione o pulizia delle strade e del relativo arredo.* *5. Gli organi di polizia possono, altresì, procedere alla rimozione dei veicoli in sosta, ove per il loro stato o per altro fondato motivo si possa ritenere che siano stati abbandonati. (OMISSIS)* *5-bis. Nelle aree portuali e marittime come definite dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, è autorizzato il sequestro conservativo degli automezzi in sosta vietata che ostacolano la regolare circolazione viaria e ferroviaria o l'operatività delle strutture portuali.*	

la regolare circolazione viaria o ferroviaria ovvero limitano l'operatività delle strutture portuali.		
3. Nei casi di cui al comma 2, lettere b), c), d) ed e), alla rimozione può procedere anche l'ente proprietario o gestore della strada, sentiti preventivamente gli organi di polizia stradale. Nei casi di cui al primo periodo, la rimozione dei veicoli costituisce sanzione amministrativa accessoria alle sanzioni amministrative pecuniarie previste per la violazione dei comportamenti indicati.	*Art. 159* *5. (omissis) Alla rimozione può provvedere anche l'ente proprietario della strada, sentiti preventivamente gli organi di polizia. Si applica in tal caso l'art. 15 del decreto del Presidente della Repubblica 10 settembre 1982, n. 915.* *4 La rimozione dei veicoli o il blocco degli stessi costituiscono sanzione amministrativa accessoria alle sanzioni amministrative pecuniarie previste per la violazione dei comportamenti.*	
4. I veicoli rimossi ai sensi dei commi 1, 2 e 3 sono restituiti all'avente diritto, previo rimborso delle spese di intervento, rimozione e custodia, con le modalità previste al comma 1. Ai fini del rimborso delle spese si applica l'articolo 2756, comma 3, del codice civile.	*Art. 215* *2. I veicoli rimossi ai sensi del comma 1 sono restituiti all'avente diritto, previo rimborso delle spese di intervento, rimozione e custodia, con le modalità previste dal regolamento di esecuzione. Alle dette spese si applica il comma 3 dell'art. 2756 del codice civile.*	
5. In alternativa alla rimozione è consentito, anche previo spostamento del veicolo, il blocco dello stesso, senza onere di custodia, con attrezzo a chiave applicato alle ruote conformemente alle caratteristiche tecniche e alle modalità di applicazione stabilite nell'allegato di cui al comma 1. L'applicazione del predetto attrezzo non è consentita ogni qual volta il veicolo in posizione irregolare costituisce intralcio o pericolo per la circolazione.	*Art. 159* *3. In alternativa alla rimozione è consentito, anche previo spostamento del veicolo, il blocco dello stesso con attrezzo a chiave applicato alle ruote, senza onere di custodia, le cui caratteristiche tecniche e modalità di applicazione saranno stabilite nel regolamento. L'applicazione di detto attrezzo non è consentita ogni qual volta il veicolo in posizione irregolare costituisca intralcio o pericolo alla circolazione.*	

6. Nell'ipotesi in cui è consentito il blocco del veicolo, questo è disposto dai soggetti di cui al comma 1 che accertano la violazione, secondo le modalità stabilite nel medesimo comma 1. Dell'esecuzione del blocco è fatta menzione nel verbale di contestazione. La rimozione del blocco è effettuata su richiesta dell'avente diritto, previo pagamento delle spese di intervento, bloccaggio e rimozione del blocco, secondo le modalità stabilite nel comma 1. Ai fini del pagamento delle spese, si applica l'articolo 2756, comma 3, del codice civile. È vietato rimuovere il dispositivo di blocco in violazione delle disposizioni del presente comma. È vietato rimuovere il dispositivo di blocco senza rispettare le disposizioni del presente comma.	*Art 215* *3. Nell'ipotesi in cui è consentito il blocco del veicolo, questo è disposto dall'organo di polizia che accerta la violazione, secondo le modalità stabilite dal regolamento. Dell'eseguito blocco è fatta menzione nel verbale di contestazione notificato ai sensi dell'art. 201. La rimozione del blocco è effettuata a richiesta dell'avente diritto, previo pagamento delle spese di intervento, bloccaggio e rimozione del blocco, secondo le modalità stabilite nel regolamento. Alle dette spese si applica il comma 3 dell'art. 2756 del codice civile.* **Nuova introduzione**	
7. I soggetti di cui ai commi 1 e 3 sono autorizzati ad affidare in concessione il servizio di rimozione dei veicoli e a stabilire le relative modalità di esecuzione nel rispetto di quanto previsto dal presente articolo.	*Art. 159* *2. Gli enti proprietari della strada sono autorizzati a concedere il servizio della rimozione dei veicoli stabilendone le modalità nel rispetto alle norme regolamentari. (omissis)*	
8. Se, trascorsi novanta giorni dalla notificazione del verbale contenente l'accertamento della violazione e l'indicazione dell'esecuzione della rimozione o del blocco del veicolo, il proprietario o l'intestatario del documento di circolazione non richiedono, rispettivamente, la restituzione del veicolo o la rimozione del blocco all'ufficio o	*Art. 215* *4. Trascorsi centottanta giorni dalla notificazione del verbale contenente la contestazione della violazione e l'indicazione della effettuata rimozione o blocco, senza che il proprietario o l'intestatario del documento di circolazione si siano presentati all'ufficio o comando da cui dipende l'organo che ha effettuata la rimozione o*	

comando da cui dipende l'organo che ha eseguito la misura, il veicolo può essere alienato o demolito secondo le modalità stabilite nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. Si applicano le disposizioni dell'articolo 133, comma 5. Nell'ipotesi di alienazione, il ricavato è destinato prioritariamente alla soddisfazione della sanzione pecuniaria, se non corrisposta, nonché delle spese di rimozione, di custodia e di blocco. L'eventuale residuo è restituito all'avente diritto. I veicoli oggetto di rimozione forzata, che non sono stati reclamati dai proprietari decorsi novanta giorni dall'adozione della misura, si considerano in stato di abbandono ai fini dell'applicazione delle disposizioni dell'articolo 46.	*il blocco, il veicolo può essere alienato o demolito secondo le modalità stabilite dal regolamento. Nell'ipotesi di alienazione, il ricavato serve alla soddisfazione della sanzione pecuniaria se non versata, nonché delle spese di rimozione, di custodia e di blocco. L'eventuale residuo viene restituito all'avente diritto.* **Nuova introduzione**	**La disposizione è finalizzata a liberare le depositerie da veicoli che non sono reclamati dai proprietari.**
9. Ferma restando l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie previste dal presente codice, la rimozione del veicolo o il blocco dello stesso non è consentito quando il veicolo in sosta irregolare: 1. è un'ambulanza, ovvero è destinato a servizi di polizia, anche se privati, o di protezione civile o è nella disponibilità dei vigili del fuoco; 2. è utilizzato per attività di soccorso stradale; 3. è utilizzato da medici che si trovano in attività di servizio in visita domiciliare, ovvero in situazione di emergenza, muniti di apposito contrassegno rilasciato dall'Autorità Sanitaria Locale di appartenenza;	*Art. 354 Reg. Es.* *4. È vietata la rimozione dei veicoli destinati a servizi di polizia, anche se privati, di ambulanze, dei Vigili del Fuoco, di soccorso, nonché di quelli dei medici che si trovano in attività di servizio in situazione di emergenza e degli invalidi, purché muniti di apposito contrassegno.* *Art. 355 Reg. Es.* *5. E' vietato il blocco dei veicoli destinati a servizi di polizia, anche se privati, di ambulanze, dei Vigili del Fuoco, di soccorso, nonché di quelli dei medici che si trovano in attività di servizio in situazione di emergenza, e degli invalidi, purché muniti di apposito contrassegno.*	

4. è al servizio di persone con disabilità, di donne in stato di gravidanza ovvero di genitori di bambini di età inferiore a due anni, purché muniti di apposito contrassegno.		
10. Nei casi di cui al comma 9, quando la sosta irregolare costituisce pericolo ovvero intralcio per la circolazione, il veicolo può essere spostato in luogo vicino, con le modalità previste dal comma 1 ovvero, ove ciò non risulta possibile, rimosso secondo le disposizioni del medesimo comma 1.	**Nuova introduzione**	**La disposizione è di carattere procedimentale e serve a disciplinare l'ipotesi in cui la sosta irregolare dei veicoli che non possono essere rimossi ai sensi del comma 9, crea grave pericolo intralciando la circolazione.**
Articolo 133 *Sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo, del denaro o delle cose*		
1. Nei casi in cui il presente codice prevede la sanzione accessoria della confisca amministrativa, l'organo di polizia che accerta la violazione provvede al sequestro del veicolo o delle altre cose oggetto della violazione facendone menzione nel verbale di contestazione della violazione. Quando oggetto del sequestro sono veicoli, l'organo di polizia stradale ritira i documenti di circolazione, ove disponibili e non dematerializzati, e procede alla comunicazione della misura negli archivi e con le modalità di cui all'articolo 131, comma 8, anche ai fini dell'annotazione al PRA.	*Art. 213* *1. Nell'ipotesi in cui il presente codice prevede la sanzione accessoria della confisca amministrativa, l'organo di polizia che accerta la violazione provvede al sequestro del veicolo o delle altre cose oggetto della violazione facendone menzione nel verbale di contestazione della violazione.* *2. (omissis) Il documento di circolazione è trattenuto presso l'ufficio di appartenenza dell'organo di polizia che ha accertato la violazione. (omissis)*	

2. La confisca del veicolo è, altresì, disposta con le modalità di cui al comma 1 in tutti i casi in cui il veicolo medesimo è stato adoperato per commettere un reato, diverso da quelli previsti nel presente codice, anche se l'autore è persona minore di età.	*Art. 213* *4. È sempre disposta la confisca del veicolo in tutti i casi in cui questo sia stato adoperato per commettere un reato, diverso da quelli previsti nel presente codice, sia che il reato sia stato commesso da un conducente maggiorenne, sia che sia stato commesso da un conducente minorenne.*	
3. Nelle ipotesi di cui ai commi 1 e 2, il proprietario o, in sua assenza, il conducente del veicolo o altro soggetto obbligato in solido, è sempre nominato custode con l'obbligo di depositare il veicolo in un luogo di cui ha la disponibilità o di custodirlo, a proprie spese, in un luogo non sottoposto a pubblico passaggio, provvedendo al trasporto in condizioni di sicurezza per la circolazione stradale. In caso di violazione commessa da minorenne, il veicolo è affidato in custodia ai genitori o a chi ne fa le veci o a persona maggiorenne appositamente delegata. I soggetti designati ai sensi del primo e secondo periodo non possono rifiutare di assumere la custodia del veicolo e sono tenuti all'esecuzione di tutte le misure previste nel regolamento adottato in attuazione di quanto previsto dall'articolo 289, secondo le prescrizioni fornite dall'organo di polizia stradale. In caso di rifiuto di assumere la custodia del veicolo, ovvero nelle ipotesi di impossibilità di tale assunzione, l'organo di polizia dispone l'immediata rimozione del veicolo e il suo	*Art. 213* *2. Nelle ipotesi di cui al comma 1, il proprietario o, in caso di sua assenza, il conducente del veicolo o altro soggetto obbligato in solido, è sempre nominato custode con l'obbligo di depositare il veicolo in un luogo di cui abbia la disponibilità o di custodirlo, a proprie spese, in un luogo non sottoposto a pubblico passaggio, provvedendo al trasporto in condizioni di sicurezza per la circolazione stradale. (omissis)* *Di ciò è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione.* *5. (omissis) 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*	

trasporto presso un custode-acquirente secondo le modalità indicate nel regolamento di cui al terzo periodo. Di ciò è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione.	*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. (omissis)*	
4. Nei casi di cui al comma 3, quarto periodo, il veicolo è trasferito in proprietà al soggetto a cui è consegnato, senza oneri per l'erario, quando, decorsi cinque giorni dalla comunicazione di avvenuto deposito, l'avente diritto non ne ha assunto la custodia, pagando i relativi oneri di recupero e trasporto. Del deposito del veicolo è data comunicazione mediante pubblicazione sul sito istituzionale della prefettura-ufficio territoriale del Governo competente; la medesima comunicazione reca altresì l'avviso che, se l'avente diritto non assume la custodia del veicolo nei successivi cinque giorni, previo pagamento dei relativi oneri di recupero e custodia, il veicolo è 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 infruttifero 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. I veicoli alienati secondo la procedura di cui al	*Art. 213* *5. (omissis) 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. (omissis)*	

presente articolo sono liberi dagli eventuali gravami precedentemente iscritti.		
5. Nel caso di veicoli sequestrati in assenza dell'autore della violazione, per i quali non è stato possibile rintracciare contestualmente il proprietario o altro obbligato in solido, e che sono stati affidati a uno dei soggetti indicati al comma 3, quarto periodo, il verbale di contestazione, unitamente a quello di sequestro recante l'avviso ad assumerne la custodia, è notificato senza ritardo dall'organo di polizia stradale che ha eseguito il sequestro. Contestualmente, il medesimo organo di polizia stradale provvede altresì a dare comunicazione del deposito del veicolo mediante pubblicazione di apposito avviso nell'albo del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione. Quando, per comprovate difficoltà oggettive, non è stato possibile eseguire la notifica e il veicolo risulta ancora affidato a uno dei soggetti individuati ai sensi del comma 3, quarto periodo, la notifica si ha per eseguita nel trentesimo giorno successivo a quello di pubblicazione della comunicazione di deposito del veicolo nell'albo del comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione.	*Art. 213* *5. (OMISSIS) 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.*	
6. Quando la violazione che comporta la sanzione accessoria della confisca amministrativa è stata	**Nuova introduzione**	**La disposizione disciplina la peculiare**

accertata con rilevamento a distanza, il proprietario del veicolo o altro obbligato in solido, che ne ha la disponibilità in sua vece e a cui è stato notificato il verbale, ne assume la custodia ai fini del presente articolo. Se il veicolo non è destinato alla demolizione nel rispetto delle procedure di legge, entro trenta giorni dalla data di notificazione del verbale chi ha in custodia il veicolo consegna ad un ufficio di polizia i documenti di circolazione non dematerializzati. L'ufficio di polizia presso il quale sono consegnati i documenti di circolazione redige apposito verbale di sequestro.		**ipotesi dell'applicazione della misura della confisca e del relativo sequestro in caso di accertamento a distanza della violazione. Ipotesi che oggi crea diversi problemi applicativi perché non disciplinata.**
7. Nei casi di cui ai commi 3, quarto periodo, e 5, se il soggetto che ha eseguito il sequestro non appartiene 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 depositeria 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.	*Art. 213* *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 depositeria 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*	
8. Durante il periodo di sequestro amministrativo, il veicolo non può essere utilizzato su strade né può essere lasciato in sosta sulla strada o nelle relative pertinenze. Il soggetto che ha assunto la custodia durante il periodo in cui il veicolo è sottoposto al sequestro non può circolare con il veicolo stesso e non può autorizzare o consentire la circolazione a favore di terzi. L'organo di polizia che accerta la violazione del divieto di cui al primo periodo	*Art. 213* *8. Il soggetto che ha assunto la custodia il quale, durante il periodo in cui il veicolo è sottoposto al sequestro, circola abusivamente con il veicolo stesso o consente che altri vi circolino abusivamente è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.984 a euro 7.937. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della revoca della*	

dispone l'immediata rimozione ovvero provvede al recupero del veicolo e al suo trasporto presso uno dei soggetti individuati dal comma 3, quarto periodo. Il veicolo è immediatamente trasferito in proprietà al soggetto cui è consegnato, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.	*patente. L'organo di polizia dispone l'immediata rimozione del veicolo e il suo trasporto presso uno dei soggetti di cui all'articolo 214-bis. Il veicolo è trasferito in proprietà al soggetto a cui è consegnato, senza oneri per l'erario.*	
9. Divenuto definitivo il verbale di accertamento della violazione, il Prefetto adotta il provvedimento di confisca del veicolo, con le necessarie prescrizioni relative alla sanzione accessoria, ovvero, nel caso in cui questo è stato alienato, della somma ricavata. Il provvedimento di confisca costituisce titolo esecutivo anche per il recupero delle spese di trasporto e custodia del veicolo. La confisca non si applica se il veicolo appartiene a persona estranea alla violazione. Fuori dai casi di cui ai commi 3, quarto periodo, e 5, entro i trenta giorni successivi alla data in cui il provvedimento di confisca è divenuto definitivo, il custode del veicolo trasferisce il mezzo, a proprie spese e in condizioni di sicurezza per la circolazione stradale, presso il luogo individuato dal Prefetto secondo quanto previsto dal regolamento adottato in attuazione dell'articolo 289. Decorso inutilmente il termine di cui al terzo periodo, il Prefetto ordina il trasferimento del veicolo, a spese del custode e a cura dell'organo accertatore. In tal caso, l'organo accertatore procede, altresì, all'eventuale denuncia del custode all'autorità giudiziaria, qualora si configurino a suo carico estremi di	**Nuova introduzione** *Art. 213* *9. La sanzione stabilita nel comma 1 non si applica se il veicolo appartiene a persone estranee alla violazione amministrativa.* *6.Fuori dei casi indicati al comma 5, entro i trenta giorni successivi alla data in cui, esauriti i ricorsi anche giurisdizionali proposti dall'interessato o decorsi inutilmente i termini per la loro proposizione, è divenuto definitivo il provvedimento di confisca, il custode del veicolo trasferisce il mezzo, a proprie spese e in condizioni di sicurezza per la circolazione stradale, presso il luogo individuato dal prefetto ai sensi delle disposizioni dell'articolo 214-bis. Decorso inutilmente il suddetto termine, il trasferimento del veicolo è effettuato a cura dell'organo accertatore e a spese del custode, fatta salva l'eventuale denuncia di quest'ultimo all'autorità giudiziaria qualora si configurino a suo carico estremi di reato. (omissis)*	**Il comma riprende alcune procedure esistenti integrandole con disposizioni di carattere procedimentale per meglio definire l'esecuzione della confisca.**

reato. È vietata la circolazione del veicolo oggetto di confisca che non sia stato trasferito secondo quanto previsto dal ~~terzo~~ quarto periodo. Nel caso di circolazione del veicolo oggetto di confisca, l'organo di polizia che accerta la violazione, ferma restando l'applicazione delle sanzioni previste, dispone l'immediata rimozione o recupero del veicolo e il suo trasporto presso il custode-acquirente di cui al comma 3, quarto periodo. In caso di mancato trasferimento del veicolo, è sempre esclusa ogni forma di responsabilità dello Stato nei casi di violazioni o sinistri stradali commessi dal custode e le relative sanzioni amministrative pecuniarie sono a carico di quest'ultimo. Il provvedimento con il quale è stata disposta la confisca del veicolo è comunicato dal Prefetto all'Archivio nazionale dei veicoli per l'annotazione al PRA. Con provvedimento del Ministero dell'interno, sentita l'Agenzia del demanio, sono stabilite le modalità di comunicazione, tra gli uffici interessati, dei dati necessari all'espletamento delle procedure di cui al presente comma. Il provvedimento di confisca costituisce titolo esecutivo anche per il recupero delle spese di trasporto e di custodia del veicolo.	*10. Il provvedimento con il quale è stata disposta la confisca del veicolo è comunicato dal prefetto al P.R.A. per l'annotazione nei propri registri.* *6. (OMISSIS) Con decreto dirigenziale, di concerto fra il Ministero dell'interno e l'Agenzia del demanio, sono stabilite le modalità di comunicazione, tra gli uffici interessati, dei dati necessari all'espletamento delle procedure di cui al presente articolo.* *7. (OMISSIS) Il provvedimento di confisca costituisce titolo esecutivo anche per il recupero delle spese di trasporto e di custodia del veicolo.*	**È stato inserito uno specifico divieto di circolazione dopo l'adozione del provvedimento di confisca, oggi non previsto.** **Vengono chiariti gli aspetti legati alla responsabilità delle violazioni o di eventuali incidenti occorsi dopo la confisca, ipotesi nelle quali oggi spesso viene chiamato a rispondere lo Stato.**
10. Nei casi in cui il presente codice prevede la confisca delle cose diverse dai veicoli, si applicano le disposizioni dell'articolo 20 della	**Nuova introduzione**	**Il comma disciplina l'esecuzione del sequestro di cose**

legge 24 novembre 1981, n. 689. Gli organi di polizia stradale procedono al sequestro ai sensi delle disposizioni di cui al Capo II del decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1982, n. 571, in quanto compatibili. Quando è disposta la vendita delle cose sequestrate, alla medesima provvede, su autorizzazione del Ministero della giustizia, l'Istituto di vendite giudiziarie competente per territorio rispetto al luogo in cui ha sede l'organo di polizia stradale che ha eseguito il sequestro. All'Istituto è altresì affidata la custodia dei beni da vendere, se le cose sequestrate, per la loro natura o per motivi di opportunità, non possano essere custodite presso gli uffici da cui dipende l'organo che ha eseguito il sequestro. Le eventuali spese di custodia maturate nel periodo che intercorre tra il provvedimento di confisca e la vendita, per le cose diverse dai veicoli, sono anticipate dall'Amministrazione che dispone il provvedimento di confisca.		**diverse dai veicoli (ipotesi non contemplata dal codice vigente) ricalcando le disposizioni del D.P.R. 571 del 1982.**
11. Nei casi in cui il presente codice prevede la confisca del denaro, si applicano le disposizioni del codice di procedura penale, in quanto compatibili, ad eccezione dei casi in cui la confisca riguarda somme derivate da vendite di veicoli operate dalle Prefetture.	**Nuova introduzione**	**Si tratta di disposizione di raccordo che disciplina la particolare ipotesi di sequestro di somme di denaro.**
12. Avverso il provvedimento di sequestro è ammessa impugnazione ai sensi dell'articolo	*Art. 213*	

150. Nel caso di rigetto del ricorso, il sequestro è confermato e il Prefetto, ove ne ricorrono i presupposti, dispone la confisca con l'ordinanza ingiunzione ovvero con separato provvedimento, stabilendo, in ogni caso, le necessarie prescrizioni relative alla confisca. In caso di alienazione del veicolo in data antecedente all'adozione dei provvedimenti di cui al secondo periodo, i medesimi provvedimenti hanno riguardo alla somma ricavata. In caso di ricorso avverso il verbale di accertamento, l'accoglimento del medesimo si estende anche al provvedimento di sequestro e determina il dissequestro del veicolo ovvero, nei casi indicati al comma 4, la restituzione della somma ricavata dall'alienazione.	*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. (OMISSIS)*	
13. Nei casi di dissequestro, quando il veicolo è stato affidato ad uno dei soggetti di cui al comma 3, primo e secondo periodo, il veicolo rientra nella piena disponibilità del proprietario o di altro soggetto nominato custode. Quando il veicolo è stato affidato in custodia ad uno dei soggetti di cui al comma 3, quarto periodo, la restituzione del veicolo avviene presso il luogo di custodia a cura del custode. Il documento di circolazione, qualora ritirato, può essere restituito al proprietario o altro soggetto nominato custode, anche attraverso l'invio, su richiesta, al rispettivo domicilio, con spese di spedizione a carico dei medesimi soggetti. L'organo di polizia stradale procedente provvede alle comunicazioni inerenti	**Nuova introduzione** *Art. 213* *10-bis. (OMISSIS). In caso di dissequestro, il medesimo organo di polizia provvede alla*	**Il comma ricalca in parte disposizioni vigenti integrandole con specifiche procedure a corredo dell'esecuzione delle operazioni di dissequestro.**

al dissequestro secondo le disposizioni del comma 1, secondo periodo.	*comunicazione per la cancellazione dell'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e al PRA.*	
14. Nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 sono disciplinati gli obblighi, gli adempimenti e le modalità della custodia, nonché le modalità di trasporto e di alienazione.		
Articolo 134 *Sanzioni accessorie relative alla targa prova*	**Nuova introduzione**	**L'articolo disciplina l'applicazione delle nuove sanzioni previste per le violazioni inerenti alla circolazione di prova oggi parzialmente esistenti.**
1. Nei casi in cui il presente codice prevede la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della targa prova, la targa è ritirata, contestualmente all'accertamento della violazione, dall'organo accertatore. Il veicolo, se non munito di altra targa prova o di valida immatricolazione, è allontanato dalla sede stradale e fatto trasportare a spese del trasgressore presso un luogo indicato dal medesimo. La targa ritirata dall'organo di polizia è conservata presso l'ufficio o comando da cui dipende l'accertatore ed è restituita all'interessato o a un suo delegato al termine del periodo stabilito.		
2. Nell'ipotesi in cui è stabilita la sanzione amministrativa accessoria della revoca dell'autorizzazione alla circolazione di prova,		

l'organo che ha accertato la violazione provvede al ritiro della targa ai sensi del comma 1, comunicando la violazione al competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il predetto ufficio adotta il provvedimento di revoca entro trenta giorni dalla comunicazione. La revoca comporta il divieto di conseguire una nuova autorizzazione nei primi tre anni dalla notifica del provvedimento.		
Articolo 135 *Sanzioni accessorie riguardanti il divieto di guida di veicoli che richiedono la patente*	**Nuova introduzione**	**Le disposizioni del presente articolo introducono sanzioni accessorie riguardanti la patente di guida in sostituzione del ritiro, della sospensione e della revoca di cui agli articoli 216, 218, 218-ter e 219.** **In tal modo le sanzioni si applicano anche a chi non ha patente italiana o a chi non ha ancora conseguito la patente.**
1. Le sanzioni accessorie riguardanti la guida di veicoli che richiedono la patente si distinguono in: a) divieto di guida a tempo indeterminato, fino a quando non è adempiuta la prescrizione o l'obbligo omesso indicati nel verbale;	*Art. 216 Sanzione accessoria del ritiro dei documenti di circolazione, della targa, della patente di guida o della carta di qualificazione del conducente*	**La fattispecie di cui alla lettera a) riproduce le attuali ipotesi di ritiro della patente.**

b) divieto di guida a tempo determinato, collegato al punteggio della patente nella misura indicata dal comma 2; c) divieto di guida a tempo determinato nella misura prevista nella Tabella 1 di cui all'articolo 121; d) divieto di guida permanente.	*Art. 218-ter Sospensione della patente in relazione al punteggio* *Art. 218 Sanzione accessoria della sospensione della patente* *Art. 219 Revoca della patente di guida*	**La fattispecie di cui alla lettera b) riproduce le attuali ipotesi di ritiro della patente in base al punteggio.** **La fattispecie di cui alla lettera c) riproduce le attuali ipotesi di sospensione della patente.** **La fattispecie di cui alla lettera d) riproduce le attuali ipotesi di revoca della patente.**
2. Al di fuori dei casi in cui è prevista l'applicazione di una delle sanzioni accessorie di cui al comma 1, lettere c) o d), nonché di cui agli articoli 160 e 162, nei confronti dei conducenti di veicoli a motore per i quali è richiesta la patente di guida, che al momento dell'accertamento sono stati identificati da parte di un organo di polizia stradale e che risultano in possesso di un punteggio della patente inferiore, rispettivamente, ai venti punti o ai dieci punti, se iscritti nell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, ovvero, rispettivamente, fino a dieci punti o a venti punti, se titolari di patente estera e iscritti nella banca dati di cui all'articolo 136, comma 10, è sempre disposta la sanzione accessoria del divieto di guida:	*Art. 218-ter* *1. Nei confronti dei conducenti di veicoli a motore per i quali è richiesta la patente di guida, oltre all'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria, si applica altresì la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida, nella misura determinata dai commi 2 e 3, quando, al momento dell'accertamento delle seguenti violazioni, dall'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 risulta che il punteggio attribuito alla patente posseduta è inferiore a venti punti per effetto delle decurtazioni subite (omissis)*	

a) per un periodo di sette giorni, se al momento dell'accertamento il conducente risulta in possesso di un punteggio inferiore a venti punti, ma pari almeno a dieci punti, ovvero, nel caso di conducenti titolari di patenti estere, di un punteggio compreso tra un punto e dieci punti; b) per un periodo di quindici giorni, se al momento dell'accertamento il conducente risulta in possesso di un punteggio inferiore a dieci punti, ovvero, nel caso di conducenti titolari di patenti estere, di un punteggio superiore a dieci punti; c) per un periodo pari al doppio di quanto previsto alle lettere a) e b) quando, fuori dai casi di cui agli articoli 160 e 162, il conducente ha provocato un sinistro stradale.	*2. La sospensione breve di cui al comma 1 è disposta:* *a) per un periodo di sette giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento il conducente risulti in possesso di un punteggio inferiore a venti punti ma pari almeno a dieci punti;* *b) per un periodo di quindici giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento il conducente risulti in possesso di un punteggio inferiore a dieci punti.* *3. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni degli articoli 222 e 223, la durata della sospensione prevista dalle lettere a) e b) del comma 2 del presente articolo è raddoppiata quando il conducente abbia provocato un incidente stradale (omissis).*	
3. Le disposizioni del comma 2 si applicano alle seguenti violazioni: a) articolo 48, comma 2, lettera l), limitatamente alle violazioni concernenti il mancato rispetto dei segnali di senso vietato e di divieto di sorpasso; b) articolo 49, comma 2; c) articolo 51, comma 5; d) articolo 52, commi 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15 e 16 primo periodo, 17;	*Art. 218-ter* *1. (omissis) per effetto delle decurtazioni subite:* *a) articolo 6, comma 4, lettera b), per le violazioni concernenti il mancato rispetto dei segnali di senso vietato e di divieto di sorpasso;* *b) articolo 143, comma 11;* *c) articolo 145, comma 10;* *d) articolo 146, comma 3;* *e) articolo 147, comma 5;*	

e) articolo 54, commi 1, 4, 5, 8, lettera a) e 11, lettera a); f) articolo 55, commi 1, 2 e 7; g) articolo 56, commi 1, 2 e 3; h) articolo 57, comma 10, lettera a); i) articolo 64, commi 13, 14 e 15; l) articolo 68, comma 3; m) articolo 69, comma 5; n) articolo 70, comma 2; o) articolo 71, comma 1; p) articolo 103, se la violazione dei limiti ivi previsti è superiore al 20 per cento.	*f) articolo 148, comma 9-bis e comma 15, per la violazione dei commi 2, 3 e 8;* *g) articolo 149, comma 5;* *h) articolo 154, comma 7 e comma 8, per la violazione dei commi 1 e 3;* *i) articolo 171, comma 2;* *l) articolo 172, commi 10 e 11;* *m) articolo 173, comma 3-bis;* *n) articolo 174, commi 6, 7, terzo periodo, e 11, ultimo periodo;* *o) articolo 176, commi 1, lettera b), 2, lettera a), 5, 7 e 8;* *p) articolo 186-bis, comma 2;* *q) articolo 191, comma 4.*	
4. Per i titolari di patenti rilasciate in Italia, la sanzione accessoria di cui al comma 1, lettera c), comporta la sospensione dell'efficacia della patente o di altro titolo abilitativo, anche se in corso di conseguimento, per un periodo corrispondente. La sospensione consegue di diritto all'accertamento della violazione, senza che sia necessaria l'adozione di un provvedimento.	**Nuova introduzione**	**Disposizione di raccordo**
5. Per i titolari di patenti rilasciate in Italia, l'applicazione della sanzione accessoria di cui al comma 1, lettera d), comporta la revoca della patente o di altro titolo abilitativo con il divieto di conseguirne uno nuovo, anche per conversione di patente estera, nei primi due anni dalla notifica del provvedimento.	*Art. 219* *2. Nell'ipotesi che la revoca della patente costituisca sanzione accessoria l'organo, l'ufficio o comando, che accerta l'esistenza di una delle condizioni per le quali la legge la prevede, entro i cinque giorni successivi, ne dà comunicazione al prefetto del luogo della commessa violazione. Questi, previo accertamento delle condizioni predette, emette l'ordinanza di revoca e consegna immediata della patente alla prefettura, anche*	

	tramite l'organo di Polizia incaricato dell'esecuzione. Dell'ordinanza si dà comunicazione al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri. *(omissis)* *3-bis. L'interessato non può conseguire una nuova patente se non dopo che siano trascorsi almeno due anni dal momento in cui è divenuto definitivo il provvedimento di cui al comma 2.*	
Nelle ipotesi di reato di cui all'articolo 170, la revoca comporta il divieto di conseguire una nuova patente, anche per conversione di patente estera, nei primi tre anni dalla notifica del provvedimento.	*3-ter. Quando la revoca della patente di guida è disposta a seguito delle violazioni di cui agli articoli 186, 186-bis e 187, non è possibile conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni a decorrere dalla data di accertamento del reato, fatto salvo quanto previsto dai commi 3-bis e 3-ter dell'articolo 222.*	
La revoca è disposta con provvedimento del Prefetto a cui è trasmesso, senza ritardo, il verbale di accertamento della violazione da cui tale sanzione accessoria consegue.	*Art. 219* *2. Nell'ipotesi che la revoca della patente costituisca sanzione accessoria l'organo, l'ufficio o comando, che accerta l'esistenza di una delle condizioni per le quali la legge la prevede, entro i cinque giorni successivi, ne dà comunicazione al prefetto del luogo della commessa violazione. Questi, previo accertamento delle condizioni predette, emette l'ordinanza di revoca e consegna immediata della patente alla prefettura, anche tramite l'organo di Polizia incaricato dell'esecuzione.*	

Nella determinazione del periodo di tempo necessario per conseguire una nuova patente è computato il periodo di divieto di guida già effettivamente scontato. Per i titolari di patenti rilasciate all'estero, l'applicazione della sanzione accessoria di cui al comma 1, lettera d), comporta, sul territorio nazionale, il divieto di guidare veicoli per cui è richiesta la patente per un periodo corrispondente alla revoca.	*Art. 135* *6. Qualora il titolare di patente di guida, rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, commette una violazione dalla quale, ai sensi del presente codice, derivi la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida, il documento è ritirato, contestualmente alla violazione, dall'organo accertatore ed inviato, entro i cinque giorni successivi, al prefetto del luogo della commessa violazione, che nei quindici giorni successivi emette un provvedimento di inibizione alla guida sul territorio nazionale per un periodo di due anni, ovvero per tre anni quando è prevista la revoca per violazione delle disposizioni di cui agli articoli 186, 186-bis o 187. Si applicano le procedure del comma 5.* *Art. 136-ter* *2. Qualora il titolare di patente di guida, rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, commetta una violazione dalla quale, ai sensi del presente codice, derivi la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida, si applicano le disposizioni dell'articolo 135, comma 6.*	
6. L'applicazione delle sanzioni di cui al comma 1, e la relativa durata, ove prevista, sono annotate	*Art. 218*	**La disposizione è funzionale a garantire**

nell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida a seguito di comunicazione, per via telematica, da parte dell'organo di polizia procedente. Il provvedimento di revoca è annotato a seguito di comunicazione per via telematica da parte del Prefetto. Quando le sanzioni accessorie sono applicate ad un conducente titolare di patente estera, la comunicazione di cui al primo periodo è effettuata alla banca dati di cui all'articolo 136, comma 10.	*2. (omissis) L'ordinanza è altresì comunicata, per i fini di cui all'articolo 226, comma 11, all'anagrafe degli abilitati alla guida. (omissis)* *Art. 218- ter* *7. La sospensione è annotata nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 a cura dell'ufficio o comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione.*	**il funzionamento del sistema di applicazione delle sanzioni accessorie.**
7. Quando le norme del presente codice dispongono che da una violazione consegue una delle sanzioni accessorie di cui al comma 1, l'organo accertatore impone al conducente del veicolo di cessare immediatamente la guida e ne fa menzione nel verbale consegnato a seguito di contestazione immediata o, in mancanza, in quello oggetto di notificazione. Il divieto decorre dalla contestazione immediata ovvero, in mancanza, dalla notificazione del verbale.	*Art 216* *1. Nell'ipotesi in cui, ai sensi del presente codice, è stabilita la sanzione amministrativa accessoria del ritiro (omissis) della patente di guida o della carta di qualificazione del conducente, il documento è ritirato, contestualmente all'accertamento della violazione (omissis)* *Art. 218* *1. Nell'ipotesi in cui il presente codice prevede la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo determinato, la patente è ritirata dall'agente od organo di polizia che accerta la violazione; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. L'agente accertatore rilascia permesso provvisorio di*	**La disposizione tiene conto del nuovo assetto della disciplina del divieto di guida.**

	guida limitatamente al periodo necessario a condurre il veicolo nel luogo di custodia indicato dall'interessato, con annotazione sul verbale di contestazione. *Art. 218-ter* *1. Nei confronti dei conducenti di veicoli a motore per i quali è richiesta la patente di guida, oltre all'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria, si applica altresì la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida, nella misura determinata dai commi 2 e 3, quando, al momento dell'accertamento delle seguenti violazioni, dall'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226 risulta che (omissis).*	
8. Nei casi indicati dal comma 1, lettera a), il divieto cessa solo dopo l'adempimento della prescrizione indicata nel verbale, in relazione alla natura e al contenuto della violazione commessa. L'allegato III.2 disciplina le modalità di adempimento della prescrizione indicata nel verbale e i casi in cui la cessazione è disposta di diritto, senza verifica da parte dell'organo accertatore.	*Art. 216* *2. La restituzione del documento può essere chiesta dall'interessato soltanto quando ha adempiuto alla prescrizione omessa. La restituzione viene effettuata dagli enti di cui al comma 1, previo accertamento del compimento delle prescrizioni suddette.* *3. Il ritiro e la successiva restituzione sono annotate nella carta di circolazione o nel certificato di idoneità tecnica per le macchine agricole, o nella patente.*	**La disposizione tiene conto del nuovo assetto della disciplina del divieto di guida.**
9. Se la violazione da cui consegue l'applicazione di una delle sanzioni accessorie di cui al comma 1 è immediatamente contestata, non sussistono esigenze ostative di sicurezza della circolazione e il conducente ha i requisiti psico-fisici e di età per la guida, l'organo accertatore autorizza il	*Art. 216* *1.(omissis) Nel regolamento sono stabilite le modalità per consentire il viaggio fino al luogo di custodia. (omissis)* *Reg. Es. 399*	**La disposizione tiene conto del nuovo assetto della disciplina del divieto di guida.**

trasgressore a condurre il veicolo fino al luogo da esso indicato. A tal fine, l'agente autorizza il trasgressore, limitatamente al periodo di tempo necessario, a condurre il veicolo nel luogo indicato ai sensi del primo periodo, usando la via più breve, con annotazione sul verbale di contestazione. Quando l'autorizzazione non può essere rilasciata, e il veicolo non può essere affidato a persona idonea prontamente reperibile, lo stesso è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore di essa con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del trasgressore. Quando, per qualsiasi causa, non è possibile affidare ad altra persona il veicolo o disporne il trasporto in autorimessa, il veicolo è sottoposto al divieto di marcia per dodici ore. Si applicano le disposizioni dell'articolo 131. In tali casi, non può essere accordato il permesso di cui al comma 5 dell'articolo 131.	*1. Nei casi previsti dall'art. 216, comma 1, del codice, di ritiro dei documenti di circolazione o della patente, l'organo accertatore deve consentire a che il veicolo sia condotto in un luogo di deposito o di custodia indicato dall'avente diritto o dal conducente del veicolo. All'uopo, l'agente rilascia permesso provvisorio di circolazione limitatamente al periodo di tempo necessario a condurre il veicolo nel suddetto luogo di custodia, usando la via più breve, con annotazione di essa sul verbale di contestazione. Ove l'avente diritto o il conducente non abbiano un luogo da indicare, l'organo accertatore procede alla custodia del veicolo, applicando, in quanto compatibili, le norme dell'art. 394.* *Art. 218* *1. (omissis) L'agente accertatore rilascia permesso provvisorio di guida limitatamente al periodo necessario a condurre il veicolo nel luogo di custodia indicato dall'interessato, con annotazione sul verbale di contestazione.*	
10. Entro il termine di quindici giorni dalla contestazione della violazione o, in mancanza, dalla notificazione del verbale con cui è stata disposta l'applicazione di una delle sanzioni amministrative accessorie di cui al comma 1, lettera b), il conducente, se dalla violazione commessa non è derivato un sinistro stradale, può presentare istanza al responsabile dell'ufficio o	*Art. 218-ter* *5. Si applicano le disposizioni dell'articolo 218, commi 1 e 2, secondo, terzo, quarto, quinto, sesto, settimo e ottavo periodo, in quanto compatibili, ai soli fini del rilascio del permesso di guida ivi indicato, al quale provvede il responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione. (omissis)*	**Si confermano, in sostanza, le competenze tra organi accertatori e prefetture, come previsto dal codice vigente.**

	del comando da cui dipende l'organo accertatore al fine di ottenere un permesso di guida per ragioni di lavoro ovvero per le esigenze di cui all'articolo 33 della legge 5 febbraio 1992, n. 104. Tale permesso, che può essere rilasciato per determinate fasce orarie, e comunque per una durata non eccedente tre ore al giorno, è adeguatamente motivato e documentato in merito alle esigenze che ne giustificano l'eventuale rilascio, dando conto, per le richieste motivate da esigenze lavorative, dell'impossibilità ovvero dell'eccesiva gravosità di raggiungere il posto di lavoro con mezzi pubblici o comunque non propri. Il responsabile dell'ufficio o del comando, se ne ricorrono i presupposti, autorizza il conducente a guidare con le modalità indicate. In tali casi, il periodo di divieto di guida è aumentato in ragione di un giorno per ogni ventiquattrore di permesso autorizzato, arrotondato per eccesso. L'autorizzazione alla guida è notificata immediatamente all'interessato, che la esibisce ai fini della guida nelle situazioni autorizzate ed è annotata negli archivi di cui al comma 6. Entro il medesimo termine di cui al primo periodo, ove sia stata disposta l'applicazione di una delle sanzioni amministrative accessorie di cui al comma 1, lettera c), il conducente, se dalla violazione commessa non è derivato un sinistro stradale, può presentare istanza al prefetto territorialmente competente al fine di ottenere un permesso di guida per ragioni di lavoro ovvero per altre motivate esigenze, ivi comprese quelle di cui all'articolo 33 della legge 5 febbraio 1992, n. 104. In tale ipotesi, l'ufficio o comando da cui dipende	*Art. 218* *2. (OMISSIS) Entro il termine di quindici giorni dal ritiro, il conducente a cui è stata sospesa la patente, solo nel caso in cui dalla commessa violazione non sia derivato un incidente, può presentare istanza al prefetto intesa ad ottenere un permesso di guida, per determinate fasce orarie, e comunque di non oltre tre ore al giorno, adeguatamente motivato e documentato per ragioni di lavoro, qualora risulti impossibile o estremamente gravoso raggiungere il posto di lavoro con mezzi pubblici o comunque non propri, ovvero per il ricorrere di una situazione che avrebbe dato diritto alle agevolazioni di cui all'articolo 33 della legge 5 febbraio 1992, n. 104. (OMISSIS) Qualora questa sia accolta, il periodo di sospensione è aumentato di un numero di giorni pari al doppio delle complessive ore per le quali è stata autorizzata la guida, arrotondato per eccesso. L'ordinanza, che eventualmente reca l'autorizzazione alla guida, determinando espressamente fasce orarie e numero di giorni, è notificata immediatamente all'interessato, che deve esibirla ai fini della guida nelle situazioni autorizzate.* *L'ordinanza è altresì comunicata, per i fini di cui all'articolo 226, comma 11, all'anagrafe degli abilitati alla guida. Il periodo di durata fissato decorre dal giorno del ritiro. (OMISSIS)*	**Si prevede una ipotesi più favorevole rispetto a quella attualmente vigente secondo cui il rapporto tra sospensione e permesso provvisorio è del doppio.**

l'organo accertatore trasmette al prefetto la documentazione relativa all'applicazione della sanzione accessoria per la necessaria istruttoria. Ai fini del rilascio del permesso di guida da parte del prefetto si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni di cui al secondo, terzo, quarto e quinto periodo.		
11. Le sanzioni amministrative accessorie di cui al comma 1, lettere c) e d), si applicano anche nei confronti dei soggetti che, al momento dell'accertamento delle violazioni principali, non sono ancora titolari di patente o sono muniti solo di autorizzazione per l'esercitazione alla guida. In tali casi: a) se al momento della commissione dell'illecito il conducente è munito di autorizzazione a esercitarsi, la sanzione accessoria di cui al comma 1, lettera c), si applica anche all'autorizzazione all'esercitazione di guida; nei casi indicati dal comma 1, lettera d), l'interessato non può conseguire una nuova autorizzazione a esercitarsi o una nuova patente per conversione di patente estera per tre anni successivi al momento in cui la contestazione è definitiva ovvero, se al momento della commissione dell'illecito il soggetto ha età inferiore a ventuno anni, fino al compimento del ventiquattresimo anno di età; b) se al momento della commissione dell'illecito il conducente non è titolare di patente di guida, l'applicazione della sanzione di cui al comma 1, lettera c) non consente il conseguimento di patente, neanche per conversione di patente estera, per un periodo	**Nuova introduzione**	**A legislazione vigente le sanzioni accessorie sono applicabili solo nei confronti di chi è titolare di patente di guida. La nuova disposizione consente di applicare le sanzioni accessorie anche a coloro che non hanno ancora la patente e che non potranno conseguirla per un periodo corrispondente alla durata della sanzione.**

	corrispondente alla durata del divieto di guida. Nei casi di cui al comma 1, lettera d), l'interessato non può conseguire una nuova patente per tre anni successivi al momento in cui la contestazione è definitiva, ovvero, se al momento della commissione dell'illecito il soggetto ha età inferiore a ventuno anni, fino al compimento del ventiquattresimo anno di età.		
12.	Nei casi di cui al comma 11, gli organi di polizia stradale che hanno accertato l'illecito comunicano, per via telematica, ai competenti Uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il divieto di conseguire una nuova patente o una nuova autorizzazione all'esercitazione di guida. Con decreto del Ministero dell'interno e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è disciplinata l'interconnessione telematica tra il sistema informativo del Dipartimento per le politiche del personale dell'amministrazione civile e per le risorse strumentali e finanziarie e del Dipartimento dei trasporti e la navigazione dei predetti Ministeri, in modo da consentire la trasmissione delle informazioni necessarie ad impedire il conseguimento di una patente di guida di guida o la conversione di una patente rilasciata all' estero.	**Nuova introduzione**	
13.	In deroga alle disposizioni dell'articolo 2 della legge 24 novembre 1981, n. 689, le disposizioni del presente articolo si applicano anche al minore di diciotto anni, titolare di patente di guida, che ha commesso un illecito da cui deriva una sanzione amministrativa accessoria ai sensi del presente articolo.	**Nuova introduzione**	

14. Nei periodi di efficacia una delle sanzioni amministrative accessorie di cui al comma 1, lettere a), b) e c), o al comma 11, lettere a) e b), è vietata la conduzione di veicoli che richiedono la patente. È parimenti vietata la conduzione di veicoli che richiedono la patente fino a quando è stata adempiuta la prescrizione di cui al comma 8. La guida durante il periodo di efficacia della sanzione accessoria di cui al comma 1, lettera d), è assimilata alla guida senza patente.	*Art. 216* *6. Chiunque, durante il periodo in cui il documento di circolazione è ritirato, circola abusivamente con lo stesso veicolo cui il ritiro si riferisce ovvero guida un veicolo quando la patente gli sia stata ritirata, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.046 ad euro 8.186. (OMISSIS)* *Art. 218* *6. Chiunque, durante il periodo di sospensione della validità della patente, circola abusivamente, anche avvalendosi del permesso di guida di cui al comma 2 in violazione dei limiti previsti dall'ordinanza del prefetto con cui il permesso è stato concesso, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2.046 ad euro 8.186.*	
15. Le sanzioni accessorie di cui al presente articolo si applicano anche ai certificati di idoneità alla guida dei filoveicoli per fatti derivanti dalla conduzione dei medesimi.	*Art. 118* *9. Le disposizioni relative alla sospensione e alla revoca della patente di guida di cui agli articoli 129 e 130 si applicano anche ai certificati di idoneità alla guida dei filoveicoli per fatti derivanti dalla guida degli stessi.*	
Articolo 136 *Patente a punti*		
1. All'atto del rilascio della patente, alla medesima è attribuito un punteggio di venti punti. Tale punteggio, annotato nell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, subisce decurtazioni, nella misura indicata nella Tabella 1 di cui all'articolo 121, a seguito della comunicazione della violazione di una norma di comportamento di cui alla medesima Tabella, commessa alla guida di un	*Art. 126-bis* *1. All'atto del rilascio della patente viene attribuito un punteggio di venti punti. Tale punteggio, annotato nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui agli articoli 225 e 226, subisce decurtazioni, nella misura indicata nella tabella allegata, a seguito della comunicazione all'anagrafe di cui sopra della violazione di una*	**La decurtazione è esclusa per le violazioni relative alla sosta - fatta eccezione per il divieto di sosta sugli spazi riservati alle persone con disabilità - all'accesso**

veicolo che richiede la patente. Per le violazioni costituenti reato di cui al capo II del titolo IV è prevista la decurtazione di dieci punti.	*delle norme per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente ovvero di una tra le norme di comportamento di cui al titolo V, indicate nella tabella medesima. L'indicazione del punteggio relativo ad ogni violazione deve risultare dal verbale di contestazione.*	**alla ZTL, alle aree pedonali urbane o alle zone scolastiche.**
2. La decurtazione del punteggio è indicata nel verbale di contestazione della relativa violazione. Quando sono accertate contemporaneamente più violazioni delle norme di cui al comma 1, non possono essere decurtati punti nella misura superiore a quindici punti. Le disposizioni del presente comma non si applicano nei casi che prevedono la sanzione accessoria del divieto di guida di cui all'articolo 135.	*Art. 126-bis* *1-bis. Qualora vengano accertate contemporaneamente più violazioni delle norme di cui al comma 1 possono essere decurtati un massimo di quindici punti. Le disposizioni del presente comma non si applicano nei casi in cui è prevista la sospensione o la revoca della patente.*	
3. In caso di accertamento di una violazione da cui discende la perdita di punteggio, l'organo da cui dipende l'agente accertatore ne dà notizia, entro trenta giorni dalla definizione della contestazione effettuata, all'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. Il predetto termine di trenta giorni decorre dalla data in cui l'organo di polizia ha avuto conoscenza dell'avvenuto pagamento della sanzione, dalla scadenza del termine per la proposizione dei ricorsi o dalla data di comunicazione dei relativi provvedimenti. Per le violazioni costituenti reato, per le quali è prevista una diminuzione di punti riferiti alla	*Art. 126- bis* *2. L'organo da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione che comporta la perdita di punteggio, ne dà notizia, entro trenta giorni dalla definizione della contestazione effettuata, all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. (omissis) Il predetto termine di trenta giorni decorre dalla conoscenza da parte dell'organo di polizia dell'avvenuto pagamento della sanzione, della scadenza del termine per la proposizione dei ricorsi, ovvero dalla conoscenza dell'esito dei ricorsi medesimi. La comunicazione deve essere effettuata a carico del conducente quale responsabile della violazione; (omissis)*	

patente di guida, il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza o il decreto divenuti irrevocabili ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, ne trasmette copia autentica all'organo accertatore entro i successivi quindici giorni. Nei trenta giorni successivi alla ricezione della copia autentica di cui al terzo periodo, il cancelliere del giudice ne dà notizia all'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. La comunicazione è effettuata a carico del conducente, se responsabile della violazione.	*6-bis. Per le violazioni penali per le quali è prevista una diminuzione di punti riferiti alla patente di guida, il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza o il decreto divenuti irrevocabili ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di quindici giorni, ne trasmette copia autentica all'organo accertatore, che entro, trenta giorni dal ricevimento ne dà notizia all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida.*	
4. Ogni variazione di punteggio è consultabile tramite il portale dell'automobilista con le modalità indicate dai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In deroga alle disposizioni del primo periodo, la perdita totale del punteggio ovvero la decurtazione dei punti nei casi di cui al comma 7, secondo periodo, è notificata dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'interessato, unitamente all'avviso di sottoporsi all'esame di idoneità tecnica di cui all'articolo 154, all'interessato dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro trenta giorni dalla data in cui è divenuto definitivo il verbale di accertamento da cui consegue la perdita totale del punteggio.	*Art. 126-bis* *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.*	**Al fine di semplificare la procedura di revisione, è stato eliminato il provvedimento di revisione adottato dal MIT e, pertanto, è stata introdotta la comunicazione di perdita totale del punteggio.**
5. Fatti salvi i casi di cui al comma 6, se il punteggio della patente non è esaurito, la frequenza di corsi di aggiornamento, organizzati dalle autoscuole ovvero da soggetti pubblici o privati a ciò autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, consente di riacquistare sei punti. Per i soggetti titolari di certificato di abilitazione	*Art. 126-bis* *4. Fatti salvi i casi previsti dal comma 5 e purché il punteggio non sia esaurito, la frequenza ai corsi di aggiornamento, organizzati dalle autoscuole ovvero da soggetti pubblici o privati a ciò autorizzati dal Dipartimento per i trasporti terrestri, consente di riacquistare sei punti. Per i*	

professionale e di una patente di categoria B, C, C+E, D, D+E, la frequenza di specifici corsi di aggiornamento consente di recuperare nove punti. La riacquisizione di punti avviene all'esito di una prova di esame. A tale fine, l'attestato di frequenza al corso è trasmesso al competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'aggiornamento dell'Anagrafe nazionale dagli abilitati alla guida. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti i criteri per il rilascio dell'autorizzazione, i programmi e le modalità di svolgimento dei corsi di aggiornamento.	*titolari di certificato di abilitazione professionale e unitamente di patente B, C, C+E, D, D+E, la frequenza di specifici corsi di aggiornamento consente di recuperare 9 punti. La riacquisizione di punti avviene all'esito di una prova di esame. A tale fine, l'attestato di frequenza al corso deve essere trasmesso all'ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri competente per territorio, per l'aggiornamento dell'anagrafe nazionale dagli abilitati alla guida. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti i criteri per il rilascio dell'autorizzazione, i programmi e le modalità di svolgimento dei corsi di aggiornamento.*	**Decreto Ministero dei Trasporti - 29/07/2003 - Svolgimento dei corsi di recupero dei punti**
6. Salvo il caso di perdita totale del punteggio di cui al comma 7, la mancanza, per il periodo di due anni, di violazioni di una norma di comportamento da cui deriva la decurtazione del punteggio, determina l'attribuzione del punteggio iniziale, entro il limite dei venti punti. Per i titolari di patente con almeno venti punti, la mancanza, per il periodo di due anni, della violazione di una norma di comportamento da cui deriva la decurtazione del punteggio, determina l'attribuzione di un credito di due punti, fino a un massimo di dieci punti.	*Art. 126-bis* *5. Salvo il caso di perdita totale del punteggio di cui al comma 6, la mancanza, per il periodo di due anni, di violazioni di una norma di comportamento da cui derivi la decurtazione del punteggio, determina l'attribuzione del completo punteggio iniziale, entro il limite dei venti punti. Per i titolari di patente con almeno venti punti, la mancanza, per il periodo di due anni, della violazione di una norma di comportamento da cui derivi la decurtazione del punteggio, determina l'attribuzione di un credito di due punti, fino a un massimo di dieci punti.*	
7. In caso di perdita totale del punteggio, il titolare della patente, senza che sia necessaria l'adozione di un provvedimento di revisione, è tenuto a sottoporsi all'esame di idoneità tecnica di cui all'articolo 154 entro novanta giorni dalla comunicazione di cui al comma 4. All'esame di idoneità tecnica di cui al primo periodo, entro il	*Art. 126-bis* *6. Alla perdita totale del punteggio, il titolare della patente deve sottoporsi all'esame di idoneità tecnica di cui all'articolo 128. Al medesimo esame deve sottoporsi il titolare della patente che, dopo la notifica della prima violazione che comporti una perdita di almeno cinque punti, commetta*	**Vedi nota al comma 4**

medesimo termine di novanta giorni, è altresì tenuto a sottoporsi il titolare della patente che, dopo la notifica della prima violazione associata alla decurtazione di almeno cinque punti, commette, nei dodici mesi successivi alla data della predetta violazione, altre due violazioni non contestuali, ciascuna associata alla decurtazione di almeno cinque punti. Si applicano le disposizioni dell'articolo 154, comma 7.	*altre due violazioni non contestuali, nell'arco di dodici mesi dalla data della prima violazione, che comportino ciascuna la decurtazione di almeno cinque punti. Nelle ipotesi di cui ai periodi precedenti, l'ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri competente per territorio, su comunicazione dell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, dispone la revisione della patente di guida. Qualora il titolare della patente non si sottoponga ai predetti accertamenti entro trenta giorni dalla notifica del provvedimento di revisione, la patente di guida è sospesa a tempo indeterminato, con atto definitivo, dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri. Il provvedimento di sospensione è notificato al titolare della patente a cura degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, che provvedono al ritiro ed alla conservazione del documento.*	
8. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche alla carta di qualificazione del conducente, nonché al certificato di abilitazione professionale di tipo KA e KB. In deroga alle disposizioni del comma 1, la decurtazione del punteggio si applica soltanto alla carta di qualificazione del conducente, al KA o al KB, se gli illeciti sono commessi alla guida di un veicolo per cui è previsto il possesso di tali documenti di qualificazione professionale e la violazione è commessa nell'esercizio dell'attività professionale. La decurtazione del punteggio nei casi di cui al presente comma non si estende alla patente di guida.	*Decreto legislativo 21/11/2005, n. 286* *Art. 23* *1. La disciplina sanzionatoria prevista dall'articolo 126-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, si applica anche alla carta di qualificazione del conducente di cui all'articolo 14, nonché al certificato di abilitazione professionale di tipo KB previsto dall'articolo 311 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.* *2. La decurtazione del punteggio si applica alla carta di qualificazione del conducente, se gli illeciti sono commessi alla guida dell'autoveicolo per cui è prevista la carta di qualificazione del*	

	conducente e nell'esercizio dell'attività professionale.	
9. In caso di perdita totale del punteggio sulla carta di qualificazione del conducente, sul KA o sul KB, si applicano le disposizioni del comma 7 e il conducente è tenuto a sottoporsi a revisione del documento di qualificazione professionale. Il predetto documento è revocato se il conducente non supera l'esame di revisione.	*Decreto legislativo 21/11/2005, n. 286* *Art. 23* *3. In caso di perdita totale del punteggio sulla carta di qualificazione del conducente, detto documento è revocato se il conducente non supera l'esame di revisione previsto dall'articolo 126-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni. In caso di revoca della patente di guida è revocata anche la carta di qualificazione del conducente o il certificato di abilitazione professionale di tipo KB.*	
10. Per i titolari di patente rilasciata da uno Stato estero, che commettono sul territorio italiano violazioni di norme di comportamento associate alla perdita di punti, è istituita presso il Centro elaborazione dati (CED) del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una banca dati, alimentata progressivamente dai dati anagrafici dei conducenti responsabili delle violazioni di cui al presente comma e dall'attribuzione a ciascun conducente dei punti di penalizzazione derivanti dalle infrazioni commesse, secondo le modalità previste dal presente articolo. Le infrazioni sono comunicate al CED dagli organi di polizia stradale. Si applicano le disposizioni dei commi 2, 3, e 4, che, in luogo della decurtazione, prevedono la somma dei punti associati a ciascuna violazione ai sensi del comma 1.	*Decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151* *Art. 6-ter* *1. Per i titolari di patente rilasciata da uno Stato estero nel quale non vige il sistema della patente a punti, che commettono sul territorio italiano violazioni di norme del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è istituita presso il Centro elaborazione dati (CED) del Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una banca dati che è progressivamente alimentata con i dati anagrafici dei conducenti che hanno commesso le infrazioni, associando a ciascuno di essi i punti di penalizzazione secondo le modalità previste dal medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992. Le infrazioni sono comunicate allo stesso CED dagli organi di polizia di cui all'articolo 12 del citato decreto legislativo n. 285 del 1992.*	

Salvo quanto previsto dal comma 11, la mancanza, per un periodo di due anni, di violazioni di una norma di comportamento da cui deriva la decurtazione del punteggio, determina l'azzeramento dei punti.	*3. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito il registro degli abilitati alla guida di nazionalità straniera, al fine di rendere omogenea l'applicazione delle norme e delle sanzioni previste dal presente decreto.* **Nuova introduzione**	**Viene previsto, anche per i titolari di patente estera, il meccanismo premiale previsto per le patenti italiane.**
Le disposizioni di cui al comma 5, primo, secondo e terzo periodo, si applicano anche ai titolari di patente rilasciata dallo Stato della Città del Vaticano o dalla Repubblica di San Marino che non hanno raggiunto il punteggio massimo della patente. Nelle predette ipotesi, l'attestato di frequenza al corso di aggiornamento consente la decurtazione dei punti previsti dal comma 5, primo e secondo periodo. Il medesimo attestato è trasmesso al competente Ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'aggiornamento della banca dati di cui al primo periodo.	**Nuova introduzione**	**Viene estesa ai titolari di patente rilasciata dalla Città del Vaticano o dalla Repubblica di San Marino la possibilità di ridurre i punti di penalizzazione accumulati mediante la frequenza di corsi di aggiornamento, in quanto trattasi dei due Stati-enclave che si trovano all'interno dei confini della Repubblica Italiana.**
11. I soggetti di cui al comma 10 che hanno commesso, nell'arco di un anno, violazioni per un totale di almeno venti punti sono sottoposti al divieto di guida sul territorio italiano per un periodo di due anni. Se il totale di almeno venti	Decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151 Art. 6-ter 2. *Ai soggetti di cui al comma 1 che hanno commesso nell'arco di un anno violazioni per un totale di almeno venti punti è inibita la guida di*	

punti è raggiunto nell'arco di due anni, il divieto di guida è limitato ad un anno. Se il totale di almeno venti punti è raggiunto in un periodo di tempo compreso tra i due e i tre anni, il divieto di guida è limitato a sei mesi. Quando è raggiunto il punteggio che determina il divieto di guida, previa comunicazione del CED, l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo di polizia stradale che ha accertato l'ultimo illecito associato alla penalizzazione dispone il divieto di guida e lo notifica all'interessato. Il divieto di guida è registrato nella banca dati di cui al comma 10 e decorre dalla data di notifica. Si applicano le disposizioni dell'articolo 135, comma 14, primo periodo.	*veicoli a motore sul territorio italiano per un periodo di due anni. Ove il totale di almeno venti punti sia raggiunto nell'arco di due anni, l'inibizione alla guida è limitata ad un anno. Ove il totale di almeno venti punti sia raggiunto in un periodo di tempo compreso tra i due e i tre anni, l'inibizione alla guida è limitata a sei mesi.*	
12. La partecipazione a percorsi formativi ed extracurricolari di educazione stradale, anche a carattere esperienziale e svolti sul campo, organizzati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie, anche in collaborazione con enti pubblici e soggetti qualificati del terzo settore ovvero realizzati dai soggetti erogatori individuati ai sensi del presente comma, determina l'attribuzione, all'atto del rilascio della patente italiana, del credito di due punti sulle patenti di categoria AM, A1, A2, B1, B, BE, C1 e C1E. Con decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'interno, sono individuati i soggetti erogatori dei corsi di cui al primo periodo tra gli enti pubblici e privati competenti in materia di sicurezza stradale, compresi gli enti di formazione professionale e le	*Art. 230* *2-ter. La partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale organizzati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie determina l'attribuzione, all'atto del rilascio della patente, del credito di due punti ai sensi dell'articolo 126-bis sulle tipologie di patenti di cui all'articolo 115, comma 1, lettere b) e c). Con decreto del Ministro dell'istruzione e del merito, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'interno, da adottare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono individuati i soggetti erogatori dei corsi di cui al primo periodo tra gli enti pubblici e privati competenti in materia di sicurezza stradale, compresi gli enti di formazione professionale e le autoscuole di cui all'articolo 123, e sono definite le modalità per lo*	

autoscuole, nonché gli enti qualificati del terzo settore, comprese le associazioni e le fondazioni di tutela dei familiari e delle vittime della strada e sono definite le modalità per lo svolgimento dei medesimi percorsi, per la relativa certificazione e per la partecipazione dei giovani non più inseriti nel sistema scolastico.	*svolgimento dei medesimi corsi e per la relativa certificazione.*	
13. In deroga alle disposizioni dell'articolo 2 della legge 24 novembre 1981, n. 689, le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai minori di diciotto anni, titolari di patente di guida, che hanno materialmente commesso la violazione associata alla perdita di punteggio.		
Articolo 137 *Comunicazione dei dati del conducente che ha commesso violazioni non contestate immediatamente*		
1. Nel caso di mancata identificazione del conducente responsabile di una violazione da cui discende l'applicazione del divieto di guida di cui all'articolo 135 o la decurtazione di punti di cui all'articolo 136, il proprietario del veicolo o, in sua vece, l'obbligato in solido di cui all'articolo 126 fornisce all'organo di polizia stradale competente, entro sessanta giorni dalla data di notifica del verbale di contestazione, i dati personali e della patente del conducente al momento della violazione. Se il veicolo è intestato ad una persona giuridica, dell'obbligo di fornire i dati di cui al primo periodo risponde il legale rappresentante o un suo delegato. I soggetti di cui al primo periodo possono omettere l'indicazione dei dati del conducente al momento della violazione soltanto per un giustificato e documentato motivo. Si applicano le disposizioni	*Art. 126-bis* *2. (omissis) nel caso di mancata identificazione di questi, il proprietario del veicolo, ovvero altro obbligato in solido ai sensi dell'art. 196, deve fornire all'organo di polizia che procede, entro sessanta giorni dalla data di notifica del verbale di contestazione, i dati personali e della patente del conducente al momento della commessa violazione. Se il proprietario del veicolo risulta una persona giuridica, il suo legale rappresentante o un suo delegato è tenuto a fornire gli stessi dati, entro lo stesso termine, all'organo di polizia che procede. Il proprietario del veicolo, ovvero altro obbligato in solido ai sensi dell'articolo 196, sia esso persona fisica o giuridica, che omette, senza giustificato e documentato motivo, di fornirli è soggetto alla*	**Estensione dei principi di cui all'art. 126-bis del codice vigente, che si riferisce solo alla decurtazione dei punti, anche alle sanzioni accessorie (divieto di guida, divieto di marcia, ecc.)**

dell'articolo 76 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445.	*sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 291 a € 1.166.*	
2. I termini di cui al comma 1 sono interrotti nei casi di impugnazione ai sensi dell'articolo 150, o di opposizione ai sensi dell'articolo 153, avverso il verbale da cui discende l'obbligo di comunicazione.	**Nuova introduzione**	**La disposizione è coerente con gli indirizzi giurisprudenziali che si sono formati in materia di patente a punti.**

CAPO III

DELL'ACCERTAMENTO E DELLA CONTESTAZIONE DELLE VIOLAZIONI

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 138 *Accertamento delle violazioni e strumenti utilizzabili*		
1. Quando il trasgressore è stato fermato nel luogo e nell'immediatezza del fatto, la violazione è accertata attraverso le evidenze acquisite direttamente dall'organo di polizia stradale o dall'ausiliario di polizia stradale.	**Nuova introduzione**	**La disposizione chiarisce che se l'organo o l'ausiliario di polizia stradale ferma il trasgressore deve provvedere subito all'accertamento della violazione. A legislazione vigente si fa riferimento solo alla contestazione della violazione che presupporrebbe l'accertamento.**

2. In deroga alle disposizioni del comma 1, le violazioni commesse in occasione di sinistri stradali o da cui derivano sinistri possono essere accertate attraverso: a) le risultanze dei rilevi compiuti dagli organi di polizia stradale o dagli ausiliari di polizia stradale; b) riprese fotografiche o video, anche provenienti da dispositivi o sistemi installati sulla strada o sui veicoli, acquisite e conservate direttamente dagli organi di polizia stradale o dagli ausiliari secondo procedure e metodologie di acquisizione forense atte a verificare nel tempo l'integrità dei dati contenuti nei dispositivi digitali; c) i dati contenuti nelle centraline EDR, per i veicoli che ne sono dotati, acquisiti secondo le disposizioni di cui alla lettera b).	**Nuova introduzione**	**La disposizione consente l'accertamento delle violazioni commesse in occasione di sinistri stradali attraverso una serie di dispositivi i cui dati vengono acquisiti secondo le regole della digital forensic.**
3. Ai fini dell'accertamento delle violazioni previste dal presente codice, costituiscono, altresì, fonte di prova: a) per la determinazione del tasso alcolemico nel sangue, le risultanze degli etilometri omologati, le cui caratteristiche sono fissate con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero della salute; gli etilometri sono sottoposti a verifiche di taratura e prove di funzionalità, con cadenza annuale, effettuate dal Centro Superiore Ricerche e Prove Autoveicoli e Dispositivi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (CSRPAD) o da laboratori privati accreditati ai sensi della norma UNI EN ISO/IEC 17025; b) per la determinazione della massa dei veicoli e del relativo carico, nel rispetto della normativa vigente, gli strumenti di pesa di tipo statico, nella disponibilità degli organi di polizia ovvero di soggetti privati che ne consentono l'uso, gli strumenti di pesa di tipo dinamico omologati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in dotazione agli organi di polizia, nonché i	**Nuova introduzione** *Art. 167* *12. Costituiscono fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo statico in regola con le verifiche di legge e di quelli in dotazione agli organi di polizia, nonché i documenti di accompagnamento previsti da disposizioni di legge. (omissis)*	**La disposizione individua e tipizza le fonti di prova utilizzabili dagli organi di controllo per accertare le violazioni del Codice della strada, attribuendo valore probatorio ai dati rilevati da strumenti tecnici omologati e da soggetti qualificati.**

documenti che, a normativa vigente, accompagnano le merci; c) per la determinazione della velocità dei veicoli, fuori dai casi di cui all'articolo 139, i dispositivi o i sistemi omologati ai sensi del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché le risultanze dei dispositivi di controllo di cui devono essere dotati i veicoli ai sensi dell'articolo 106; d) per la verifica del rispetto delle norme in materia sociale, le risultanze dei dispositivi di controllo di cui devono essere dotati i veicoli ai sensi dell'articolo 106; e) per le violazioni riguardanti l'efficienza e la corretta installazione dei tachigrafi e dei limitatori di velocità, le risultanze delle officine autorizzate; f) per le violazioni riguardanti l'idoneità tecnica dei veicoli, le risultanze degli apparecchi e degli strumenti di cui sono dotati gli uffici del competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e delle officine autorizzate a svolgere attività di revisione dei veicoli.	*12-bis. Costituiscono altresì fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico in dotazione agli organi di polizia, omologati o approvati dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. (omissis)* *Art. 142* *6. Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento.*	
4. Nell'impiego delle fonti di prova di cui al presente articolo, si applicano a favore del trasgressore riduzioni o tolleranze indicate nell'allegato III.3, che costituisce parte integrante del presente codice.	**Nuova introduzione**	**La disposizione è una norma di raccordo. Le tolleranze sono previste, a legislazione vigente, da varie disposizioni.**

5. Le spese di accertamento delle violazioni sono interamente a carico di chi è tenuto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria e sono indicate, in modo analitico, nel verbale di accertamento.	*Art. 201* *4. Le spese di accertamento e di notificazione sono poste a carico di chi è tenuto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria.*	
Articolo 139 *Accertamento a distanza delle violazioni e strumenti utilizzabili*		
1. Fuori dai casi di cui all'articolo 138, comma 2, e nel rispetto delle disposizioni di cui al presente articolo, possono essere oggetto di accertamento mediante rilevamento a distanza le violazioni delle norme di comportamento dei titoli II e III di cui: a) all'articolo 37, comma 1, lettere g) ed h); b) all'articolo 48; c) all'articolo. 49, commi 2, 3, 4, 5, 6 e 9; d) all'articolo 50; e) all'articolo 51, comma 5; f) all'articolo 52, commi 14, 15, 16 e 17; nei casi in cui sono presenti i dispositivi di segnalazione luminosa, l'accertamento a distanza è possibile dopo almeno tre secondi dall'entrata in funzione dei medesimi dispositivi; g) all'articolo 52, comma 20; h) all'articolo 55; i) articolo 57, limitatamente al divieto di fermata o di sosta riservata, nei soli casi previsti dai commi 8, lettere n) e o), 9, lettere d), e), f) g), i), l), q) e t) e 10, lettera b), del medesimo articolo; l) all'articolo 68, commi 1 e 3, nonché all'articolo 62, comma 2, lettera d); m) all'articolo 72; n) all'articolo 76; o) all'articolo 79; p) all'articolo 83;	*Art. 201* *1.bis. Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1:* *a) …omissis;* *b) omissis;* *c) omissis;* *d) omissis* *e) omissis;* *f) accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni; (ossia limiti velocità, sorpasso e violazione in autostrada ora previsti con videosorveglianza dal comma 1-ter dell'articolo 201)* *g) rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate o con accesso o transito vietato, attraverso dispositivi omologati*	**La disposizione disciplina l'accertamento a distanza delle violazioni delle norme di comportamento elencando le fattispecie già disciplinate a normativa vigente sia nel codice che in altre fonti (es. art 4 DL.121 del 2002) Viene integrata soltanto la fattispecie relativa alla sosta selvaggia dei monopattini introdotta dalla legge 177/2024**

q) all’articolo 88; r) all’articolo 92, comma 2; s) all’articolo 109; t) all’articolo 131; u) all’articolo 133; v) all’articolo 157, comma 4; z) all’articolo 288.	*ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone;* *g-bis) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 10, 40, comma 11, 61, 62, 72, 78, 79, 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, comma 3, 147, commi 2-bis e 3, 158, limitatamente al divieto di fermata e alla violazione della sosta riservata nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera d), 167, 170, 171, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate od omologate ai sensi di appositi regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno. Con i medesimi regolamenti sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo nonché per l'accesso alle banche di dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di*	

	targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada; *g-ter) accertamento, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento, della violazione dell'obbligo dell'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, effettuato mediante il confronto dei dati rilevati riguardanti il luogo, il tempo e l'identificazione dei veicoli con quelli risultanti dall'elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, di cui all'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.* *Art. 147* *3-bis. Il mancato rispetto di quanto stabilito dai commi 2-bis e 3, nel caso in cui siano presenti i dispositivi di segnalazione luminosa, può essere rilevato anche tramite appositi dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni, approvati od omologati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.* *3-ter. L'accertamento delle violazioni delle disposizioni di cui ai commi 2-bis e 3, nel caso in cui siano presenti i dispositivi di segnalazione luminosa, può essere effettuato dopo almeno tre secondi dall'entrata in funzione dei medesimi dispositivi.* *5–quater. Le disposizioni del comma 5-ter (videosorveglianza) si applicano altresì per l'accertamento delle violazioni di cui all'articolo*	

	15, comma 1, lettera f-bis) (getto rifiuti). A tal fine possono essere utilizzate le immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza installati lungo le strade poste fuori o all'interno dei centri abitati.	
2. Fuori dai casi previsti dal comma 3, ai fini del rilevamento a distanza delle violazioni di cui al comma 1, lettere b), limitatamente ai divieti di accesso, c), f), g), h), i), l), m), n), o), q), r), t), u) e v), possono essere utilizzati per l'accertamento automatico delle medesime violazioni dispositivi approvati con proprio decreto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Fermo restando quanto previsto dal primo periodo, possono essere altresì utilizzati ai fini del rilevamento a distanza delle violazioni di cui al comma 1, lettere a), e) e z), sistemi di registrazione audiovisiva, anche integrati in impianti di videosorveglianza, in possesso delle caratteristiche tecniche definite con apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, installati per il monitoraggio del traffico o per esigenze di sicurezza stradale, gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale e nella loro esclusiva disponibilità, idonei a documentare la violazione in modo completo. L'accertamento mediante i sistemi di cui al secondo periodo è effettuato direttamente nel momento in cui la violazione è ripresa dagli impianti di videosorveglianza, mediante l'acquisizione e la conservazione di un filmato, recante la data e l'orario certificati in modo contestuale dall'organo di polizia stradale, ovvero deve risultare dalla visione delle registrazioni effettuate nelle ventiquattro ore precedenti al momento dell'accertamento, secondo l'orario di effettivo funzionamento certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC).	*Art, 201* 1-*ter. (omissis) Nei casi previsti alle lettere b), f) e g) del comma 1-bis non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. ……..* *5-ter…..Omissis…In tali casi, l'accertamento deve essere effettuato direttamente nel momento in cui la violazione viene ripresa dagli impianti di videosorveglianza, con l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data e orario certificati in modo contestuale dall'operatore di polizia, oppure deve risultare dalla visione delle registrazioni effettuate nelle ventiquattro ore precedenti al momento dell'accertamento, quando l'orario di effettivo funzionamento è certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, acquisito il parere del Garante per la protezione dei dati personali, sono determinate le modalità di acquisizione e conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate. Le violazioni accertate, che prevedono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, sono segnalate immediatamente*	**Si tratta di una previsione nuova che va a sostituire quella vigente che, creando confusione applicativa, utilizza indistintamente i concetti approvazione od omologazione con riferimento ai dispositivi utilizzati per accertare da remoto le violazioni. Nella formulazione proposta al comma 2 si declinano le violazioni per le quali è sufficiente l'approvazione dei dispositivi nonché le due fattispecie per le quali si possono utilizzare i sistemi di videosorveglianza (ripresi a normativa vigente- ossia getto di rifiuti e contromano su tutte le strade e ora previsto solo in**

	agli operatori di polizia eventualmente presenti lungo l'autostrada o la strada extraurbana principale, al fine di consentire la contestazione della violazione, ove possibile. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede alla notificazione degli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1. Ai dispositivi di videosorveglianza previsti dal presente comma non si applicano le disposizioni dell'articolo 45. *5–quater. Le disposizioni del comma 5-ter si applicano altresì per l'accertamento delle violazioni di cui all'articolo 15, comma 1, lettera f-bis). A tal fine possono essere utilizzate le immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza installati lungo le strade poste fuori o all'interno dei centri abitati.*	**autostrada) e la nuova fattispecie della sosta selvaggia dei monopattini, perché la videosorveglianza è l'unico strumento possibile per rendere effettiva la sanzione. Si ribadisce che tali impianti sono gestiti direttamente dall'organo di controllo. Le violazioni cui si fa riferimento non riguardano i limiti di velocità e le dimensioni, disciplinate nel comma 3 e la ZTL in quanto i dispositivi a tal fine usati sono omologati con DM**
3. Fatto salvo quanto previsto dal comma 2, possono essere rilevate a distanza esclusivamente con dispositivi omologati le violazioni di cui al comma 1, lettere b), limitatamente alle zone a traffico limitato, d), e p). Tali dispositivi o sistemi sono sottoposti a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura nel rispetto di quanto previsto dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con propri decreti. L'individuazione delle strade, la collocazione, il segnalamento e le modalità d'uso dei dispostivi e dei sistemi con cui può essere effettuato il rilevamento a distanza delle violazioni relative al comma 1, lettera d), avviene nei modi e nel	*Art. 45* *6. Nel regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, ed i materiali che, per la loro fabbricazione e diffusione, sono soggetti all'approvazione od omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità*	La disposizione rispetta la normativa vigente: solo omologazione per limiti di velocità, Ztl, limiti massa e dimensioni Ai fini delle modalità di uso si richiama il decreto MIT/INTERNO 11 Aprile 2024 che vale solo per il superamento dei limiti velocità.

rispetto di quanto previsto con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'interno, sentita la Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.	*e di quanto altro necessario. Nello stesso regolamento sono precisate altresì le modalità di omologazione e di approvazione, fermo restando l'obbligo delle verifiche periodiche di funzionalità e di taratura per i dispositivi con funzione metrologica.* *Art 142* *6. Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento.*	**(precisato nel nuovo codice violazione di cui al comma 1, lettera d)** Si mette ordine, inoltre, alla confusione ingenerata nella prassi a seguito delle pronunce della Cassazione che, in forza dell'interpretazione dell'articolo 142, comma 6, non hanno ritenuto sufficiente il requisito dell'approvazione ai fini dell'uso dei dispositivi usati per la violazione dei limiti di velocità. Vedi anche il decreto MIT su omologazione di tali dispositivi dell'8 giugno 2026.
4. Limitatamente alla circolazione in autostrada, possono essere utilizzati i sistemi di videosorveglianza di cui al comma 2, secondo periodo, ai fini del rilevamento a distanza delle violazioni relative: a) all'articolo 37, comma 2, lettera a); b) all'articolo 48, comma 3, lettere da a) ad m); c) all'articolo 51, commi 5, 9, 11 e 12, primo periodo; d) all'articolo 53, comma 8; e) all'articolo 54, commi 8, lettera a) e 9, lettera c);	*(omissis)* *5-ter. Fermo restando quanto stabilito dai commi 1 e 1-bis, la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1, quando le violazioni previste dagli articoli 175, commi 2, 7, lettera a), e 9, e 176, commi 1, 2, lettere a) e b), 7, 9, 10, 11 e 17, commesse sulle autostrade e sulle strade*	Mera ricognizione di disposizioni già previste a legislazione vigente, introdotte dalla legge 177 del 2024

f) all'articolo 57, comma 10, lettera c); g) articolo 48, comma 5.	*extraurbane principali, in corrispondenza di imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico o stazioni di esazione del pedaggio, sono accertate dagli organi di polizia stradale attraverso la semplice visione delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza che sono installati lungo le strade stesse.*	
5. Sulle strade diverse dalle autostrade e dalle strade extraurbane principali, il rilevamento a distanza delle violazioni di cui al comma 1, ad eccezione della violazione di cui alla lettera d) del medesimo comma 1, può essere effettuato, fuori dai centri abitati, solo sui tratti di strada individuati dal Prefetto, tenuto conto del tasso di incidentalità e delle condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico. Resta fermo che, ai fini dell'accertamento relativo alla violazione di cui al comma 1, lettera d) l'individuazione delle strade, diverse dalle autostrade e dalle strade extraurbane principali, avviene con le modalità previste dal decreto di cui al comma 3, ultimo periodo. Le disposizioni di cui al presente comma non si applicano all'accertamento a distanza della violazione relativa all'accesso alle zone a traffico limitato territoriali collocate fuori dai centri abitati.	*Art. 201* *1-quater. In occasione della rilevazione delle violazioni di cui al comma 1-bis, lettera g-bis), non è necessaria ....Omissis Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, e fuori dei centri abitati possono essere installati ed utilizzati solo sui tratti di strada individuati dai prefetti, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I tratti di strada di cui al periodo precedente sono individuati tenendo conto del tasso di incidentalità e delle condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico.*	La riformulazione, nel riprendere il vigente comma1-quater che prevede l'autorizzazione del Prefetto per l'individuazione delle strade sulle quali usare i dispositivi di cui al comma 1 (ossia tutti) è finalizzata a chiarire che per il controllo della velocità la disciplina è quella di cui al DL 121 del 2002 e declinata nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dell'11 aprile 2024 che resta fermo. Si precisa altreì che la disposizione non si applica alle ZTl territoriali in coerenza con il sistema vigente (non ricompresa nella lettera g-bis citata nel comma 1-quater)

6. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica o video prodotta dai dispositivi e sistemi impiegati il rilevamento a distanza delle violazioni costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada.	*Art. 193* *4-quinquies. La documentazione fotografica prodotta dai dispositivi o apparecchiature di cui al comma 4-ter, costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada.*	
7. I dispositivi e i sistemi di cui ai commi 2, primo periodo, e 3 possono accertare contemporaneamente due o più violazioni, se approvati o omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni accertate. In deroga a quanto previsto dal primo periodo, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati o omologati di cui ai commi 2, primo periodo, e 3 possono essere utilizzati dagli organi di polizia stradale per l'accertamento, mediante il raffronto con banche dati esterne, di altre e diverse violazioni per le quali i dispositivi medesimi non sono stati specificamente approvati o omologati ma le cui immagini sono sufficienti ad accertare che il veicolo stava circolando in violazione delle disposizioni di cui al titolo II, capi VI, VII, IX e XI e al titolo III.	*Art. 201* *1-quinquies. I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate dal comma 1-bis, se approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate. In deroga a quanto previsto dal primo periodo, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere comunque utilizzate dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, per l'accertamento, mediante il raffronto con banche di dati esterne, di altre violazioni di cui al comma 1bis, per le quali i dispositivi medesimi non sono stati specificamente approvati od omologati ma le cui immagini sono sufficienti ad accertare che il veicolo stava circolando in assenza dei requisiti per la circolazione previsti dal presente codice.*	
8. Nell'impiego dei dispositivi o sistemi di rilevamento a distanza delle violazioni e delle altre fonti di prova di cui al presente articolo si applicano a favore del trasgressore	*Art 167* *1-bis. Nel rilevamento della massa dei veicoli effettuato con gli strumenti di cui al comma 12 si*	

le riduzioni o tolleranze indicate nell'allegato III.3, che costituisce parte integrante del presente codice.	*applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-bis si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato* *Art. 345 Reg Es* *2. Le singole apparecchiature devono essere approvate dal Ministero dei lavori pubblici. In sede di approvazione è disposto che per gli accertamenti della velocità, qualunque sia l'apparecchiatura utilizzata, al valore rilevato sia applicata una riduzione pari al 5%, con un minimo di 5 km/h. Nella riduzione è compresa anche la tolleranza strumentale. Non possono essere impiegate, per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità, apparecchiature con tolleranza strumentale superiore al 5%.*	
9. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria può installare i dispositivi di cui al comma 1, lettera f), a sue spese, previa convenzione con l'ente proprietario o gestore della strada.	*Art. 147* *6-bis. L'installazione dei dispositivi di cui al comma 3-bis è consentita anche al gestore dell'infrastruttura ferroviaria, a sue spese, previa convenzione con l'ente proprietario o gestore della strada.*	
10. Ai fini del controllo delle violazioni di cui al comma 1, lettera b), in uscita, relative a divieti e limitazioni variabili nel tempo, i dispositivi di cui ai commi 2 e 3 sono disattivati se eventi eccezionali e straordinari, dovuti a imprevedibili rallentamenti dei flussi di traffico, determinano l'involontaria permanenza dei veicoli all'interno degli ambiti oggetto della limitazione. Ai fini del controllo delle violazioni di cui al primo periodo in	*Art. 198* *2-ter. Il controllo in uscita con i dispositivi di cui all'articolo 201, comma 1-bis, lettera g), nel caso di divieti e limitazioni variabili nel tempo, può essere attivato solo in condizioni di regolare circolazione all'interno degli ambiti controllati e in ogni caso deve essere disattivato qualora eventi eccezionali e straordinari determinino l'involontaria permanenza dei veicoli all'interno*	

relazione al tempo massimo di permanenza, si applica una tolleranza pari al 10 per cento.	*dei predetti ambiti a causa di imprevedibili rallentamenti dei flussi di traffico. Nel caso di controllo del tempo di permanenza si applica una tolleranza pari al 10 per cento del tempo di permanenza consentito.*	
Articolo 140 *Verbale di accertamento delle violazioni*		
1. Nel rispetto delle regole del codice di procedura penale per la documentazione degli atti soggetti all'obbligo di verbale, l'accertamento e la contestazione immediata della violazione sono documentati attraverso la redazione di un verbale di accertamento.	*Art. 200* *2. Dell'avvenuta contestazione deve essere redatto verbale contenente anche le dichiarazioni che gli interessati chiedono vi siano inserite (OMISSIS)*	
2. Il verbale di accertamento può essere redatto con sistemi informatici e può essere realizzato in formato digitale, nel rispetto delle regole del Codice dell'Amministrazione digitale di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82.	*Art. 200* *2. (Omissis) Il verbale, che può essere redatto anche con l'ausilio di sistemi informatici, (omissis).*	
3. A pena di nullità, il verbale contiene gli elementi essenziali ed è conservato secondo le modalità indicate nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.	*Art. 200* *2. Dell'avvenuta contestazione deve essere redatto verbale contenente anche le dichiarazioni che gli interessati chiedono vi siano inserite. Il verbale, che può essere redatto anche con l'ausilio di sistemi informatici, contiene la sommaria descrizione del fatto accertato, gli elementi essenziali per l'identificazione del trasgressore e la targa del veicolo con cui è stata commessa la violazione. Nel regolamento sono determinati i contenuti del verbale* *Art. 383 Reg Es* *1. Il verbale deve contenere l'indicazione del giorno, dell'ora e della località nei quali la*	

	violazione è avvenuta, delle generalità e della residenza del trasgressore e, ove del caso, l'indicazione del proprietario del veicolo, o del soggetto solidale, degli estremi della patente di guida, del tipo del veicolo e della targa di riconoscimento, la sommaria esposizione del fatto, nonché la citazione della norma violata e le eventuali dichiarazioni delle quali il trasgressore chiede l'inserzione.	
4. I verbali sono registrati cronologicamente su apposito registro, da cui risultano obbligatoriamente il numero di registrazione, la data e il luogo della violazione, la norma violata, gli elementi che consentono la completa identificazione del trasgressore, del responsabile in solido e del veicolo con cui è stata commessa la violazione. Il numero di registrazione è progressivo per anno solare. Se il registro è formato attraverso l'impiego di strumenti informatici si applicano le disposizioni del Codice dell'Amministrazione digitale di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (CAD).	*Art. 383* *3. I verbali devono essere registrati cronologicamente su apposito registro da cui risultano i seguenti dati: numero di registrazione, data e luogo della violazione, norma violata, cognome e nome del trasgressore e del responsabile in solido, tipo e targa del veicolo, esito della procedura sanzionatoria. Il numero di registrazione deve essere progressivo per anno solare.*	
Articolo 141 *Contestazione delle violazioni*		
1. La violazione è immediatamente contestata al trasgressore e all'eventuale obbligato in solido al pagamento della somma dovuta. Ai fini di cui al primo periodo, l'organo accertatore consegna al trasgressore e all'obbligato in solido copia del verbale di cui all'articolo 140, se redatto in forma analogica. Quando il verbale è redatto in formato digitale ed è depositato in una piattaforma gestita dall'organo di polizia stradale, ai medesimi soggetti è consegnato il	*Art. 200* *1, Fuori dei casi di cui all'articolo 201, comma 1-bis, la violazione, quando è possibile, deve essere immediatamente contestata tanto al trasgressore quanto alla persona che sia obbligata in solido al pagamento della somma dovuta.*	

documento di sintesi redatto secondo le modalità stabilite nel regolamento adottati ai sensi dell'articolo 289, con codici che consentono l'accesso immediato nella piattaforma informatica in cui il verbale è depositato anche al fine di estrarne copia digitale o stamparne copia analogica.		
2. La contestazione immediata ai sensi del comma 1 non è necessaria nei seguenti casi: a) impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità; b) impossibilità di raggiungere un veicolo nel traffico, compromettendo la sicurezza della circolazione; c) attraversamento di un incrocio con il semaforo indicante la luce rossa; d) sorpasso vietato; e) accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo; f) accertamento della violazione per mezzo di dispositivi o sistemi che, nel rispetto delle disposizioni dell'articolo 138, consentono il rilevamento a distanza delle violazioni; g) violazioni accertate a seguito o in occasione di sinistro stradale, quando le attività di rilievo dello stesso non sono state completate nel luogo e nell'immediatezza del fatto e nei casi indicati nell'articolo 138, comma 2; h) veicoli che non si sono fermati nonostante l'ALT intimato, nei modi regolamentari, dagli organi di polizia stradale.	*Art. 201* *1-bis. Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1:* *a) impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità;* *b) attraversamento di un incrocio con il semaforo indicante la luce rossa;* *c) sorpasso vietato;* *d) accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo;* *e) accertamento della violazione per mezzo di appositi apparecchi di rilevamento direttamente gestiti dagli organi di Polizia stradale e nella loro disponibilità che consentono la determinazione dell'illecito in tempo successivo poiché il veicolo oggetto del rilievo è a distanza dal posto di accertamento o comunque nell'impossibilità di essere fermato in tempo utile o nei modi regolamentari;* *f) accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni,*	

	dalla legge 1 agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni; *g) rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate o con accesso o transito vietato, attraverso dispositivi omologati ai sensi di apposito regolamento emanato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con il medesimo regolamento sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo, al fine di consentire la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione, in ingresso, all'interno ed in uscita nelle corsie, strade, aree e zone di cui al periodo precedente, nonché il controllo della durata di permanenza all'interno delle medesime zone;* *g-bis) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 10, 40, comma 11, 61, 62, 72, 78, 79, 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, comma 3, 147, commi 2-bis e 3, 158, limitatamente al divieto di fermata e alla violazione della sosta riservata nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera d), 167, 170, 171, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate od omologate ai sensi di appositi regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno. Con i medesimi regolamenti sono definite le condizioni per*	

	l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo nonché per l'accesso alle banche di dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada *g-ter) accertamento, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento, della violazione dell'obbligo dell'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, effettuato mediante il confronto dei dati rilevati riguardanti il luogo, il tempo e l'identificazione dei veicoli con quelli risultanti dall'elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, di cui all'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.* *Art. 384 Reg Es* *1. I casi di materiale impossibilità della contestazione immediata prevista dall'articolo 201, comma 1, del codice, sono, a titolo esemplificativo, i seguenti:* *a) impossibilità di raggiungere un veicolo lanciato ad eccessiva velocità;*	

	b) attraversamento di un incrocio con il semaforo indicante la luce rossa; *c) sorpasso in curva;* *d) accertamento di una violazione da parte di un funzionario o di un agente a bordo di un mezzo di pubblico trasporto;* *e) accertamento della violazione per mezzo di appositi apparecchi di rilevamento che consentono la determinazione dell'illecito in tempo successivo ovvero dopo che il veicolo oggetto del rilievo sia già a distanza dal posto di accertamento o comunque nella impossibilità di essere fermato in tempo utile o nei modi regolamentari;* *f) accertamento della violazione in assenza del trasgressore e del proprietario del veicolo.*	
3. Nei casi in cui non si procede alla contestazione immediata ai sensi del comma 2, ovvero nei casi in cui la stessa non sia possibile, il verbale è notificato secondo le disposizioni dell'articolo 142 e contiene, altresì, l'indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata stessa.	*Art. 201* *1-ter. Nei casi diversi da quelli di cui al comma 1-bis nei quali non è avvenuta la contestazione immediata, il verbale notificato agli interessati deve contenere anche l'indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata. (omissis)* *3. Copia del verbale deve essere consegnata al trasgressore e, se presente, alla persona obbligata in solido.* *4. Copia del verbale è consegnata immediatamente all'ufficio o comando da cui dipende l'agente accertatore.*	
Articolo 142 *Notificazione e comunicazioni*		

1. Nei casi di cui all'articolo 141, commi 2 e 3, il verbale, con gli estremi precisi e dettagliati della violazione, è notificato, entro novanta giorni dall'accertamento, al trasgressore ovvero, quando questi non è stato identificato, a uno dei soggetti obbligati in solido ai sensi dell'articolo 126. Nei casi di all'articolo 141, comma 2, lettera f), il termine di cui al primo periodo è ridotto a quarantacinque giorni. I termini di cui al presente comma decorrono dalla data in cui risultano dal PRA o dall'Archivio nazionale dei veicoli l'intestazione del veicolo e le altre indicazioni identificative degli interessati o comunque dalla data in cui la pubblica amministrazione è posta in grado di provvedere alla loro identificazione. Nei casi di cui all'articolo 126, comma 2, lettera c), secondo periodo, la notificazione può essere effettuata al proprietario del veicolo entro novanta giorni decorrenti dalla scadenza del termine per il pagamento della sanzione da parte del locatario o, nel caso di locazioni stipulate con locatari residenti all'estero, entro il termine individuato ai sensi dell'articolo 126, comma 6. Per i residenti all'estero i termini per la notifica sono fissati in trecentosessanta giorni dall'accertamento.	*Art. 201* *1. Qualora la violazione non possa essere immediatamente contestata, il verbale, con gli estremi precisi e dettagliati della violazione e con la indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata, deve, entro novanta giorni dall'accertamento, essere notificato all'effettivo trasgressore o, quando questi non sia stato identificato e si tratti di violazione commessa dal conducente di un veicolo a motore, munito di targa, ad uno dei soggetti indicati nell'art. 196, quale risulta dall'archivio nazionale dei veicoli e dal P.R.A. alla data dell'accertamento. (OMISSIS). Quando la violazione sia stata contestata immediatamente al trasgressore, il verbale deve essere notificato ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 196 entro cento giorni dall'accertamento della violazione. Per i residenti all'estero la notifica deve essere effettuata entro trecentosessanta giorni dall'accertamento.*	**È stata introdotta la previsione che riduce da 90 a 45 giorni il termine per la notifica del verbale in caso di accertamento da remoto sia in chiave preventiva (es. circolazione senza revisione) sia perché in assenza di contestazione è corretto rendere edotto il trasgressore entro un termine ragionevole.**
2. Fuori dai casi di cui al comma 1, quando la contestazione immediata è stata effettuata al solo trasgressore ai sensi dell'articolo 141, comma 1, e sono scaduti inutilmente i termini per il pagamento della sanzione da parte del medesimo trasgressore, il verbale è notificato ad uno dei soggetti obbligati in solido ai sensi dell'articolo 126 entro venti giorni decorrenti dalla scadenza dei medesimi termini.	**Nuova introduzione**	**Rispetto alla formulazione vigente che fissa la notifica in 100 giorni post accertamento (90 + 10), la nuova formulazione fissa il termine per la notifica in 20 giorni successivi ai 60 giorni previsti per**

		il pagamento da parte del trasgressore, con la conseguenza che il nuovo termine è fissato in 80 giorni.
3. Le notifiche degli atti, nonché tutte le comunicazioni aventi valore legale sono effettuate dalle amministrazioni competenti attraverso la piattaforma per la notificazione digitale degli atti della pubblica amministrazione, di cui all'articolo 26 del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120. Se non è stato possibile, per documentato motivo, impiegare tale piattaforma, la notificazione è effettuata per posta elettronica certificata, presso il domicilio digitale inserito in uno degli elenchi pubblici di cui agli articoli 6-*bis*, 6-*ter* e 6-*quater* del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, o presso i domicili digitali eletti ai sensi dell'articolo 3-*bis*, comma 1-ter, secondo periodo, e comma 4-*quinquies* del medesimo decreto legislativo, nel rispetto delle procedure e delle modalità indicate nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. Quando il destinatario non è titolare di un domicilio digitale o di un domicilio speciale, la notificazione è effettuata a mezzo posta, secondo le norme sulle notificazioni a mezzo del servizio postale. In caso di indifferibile e documentata urgenza, si può procedere alla notificazione anche a mezzo degli organi di polizia stradale, dei messi comunali o di un funzionario dell'amministrazione che ha accertato la violazione, con le modalità previste dal codice di procedura civile.	**Nuova introduzione** *Art. 201* *3. Alla notificazione si provvede a mezzo degli organi indicati nell' art. 12, dei messi comunali o di un funzionario dell'amministrazione che ha accertato la violazione, con le modalità previste dal codice di procedura civile, ovvero a mezzo della posta, secondo le norme sulle notificazioni a mezzo del servizio postale (OMISSIS).*	**La disposizione introduce la regola per cui la notificazione deve essere in via principale effettuata a mezzo SEND.**
4. Le notifiche delle violazioni nei confronti dell'intestatario di un veicolo residente all'estero e che è iscritto all'Anagrafe italiani residenti all'estero sono effettuate presso il domicilio legale dichiarato al	*Art. 134* *1-bis. Al di fuori dei casi previsti dal comma 1, gli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero o acquistati in Italia ed*	

momento dell'immatricolazione del veicolo presso una persona fisica residente in Italia o presso uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.	*appartenenti a cittadini italiani residenti all'estero ed iscritti all'Anagrafe italiani residenti all'estero (A.I.R.E.) e gli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato dell'Unione europea o acquistati in Italia ed appartenenti a cittadini comunitari o persone giuridiche costituite in uno dei Paesi dell'Unione europea che abbiano, comunque, un rapporto stabile con il territorio italiano, sono immatricolati, a richiesta, secondo le norme previste dall'articolo 93, a condizione che al momento dell'immatricolazione l'intestatario dichiari un domicilio legale presso una persona fisica residente in Italia o presso uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.* *Art. 201* *1. (OMISSIS) Nel caso di accertamento della violazione nei confronti dell'intestatario del veicolo che abbia dichiarato il domicilio legale ai sensi dell'articolo 134, comma 1-bis, la notificazione del verbale è validamente eseguita quando sia stata effettuata presso il medesimo domicilio legale dichiarato dall'interessato. (OMISSIS)*	
5. Fuori dei casi di cui al comma 3, primo e secondo periodo, e al comma 4, le notificazioni si intendono validamente eseguite quando sono effettuate alla residenza, al domicilio o alla sede del soggetto, risultante dai documenti di circolazione, dall'Archivio nazionale dei veicoli istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dal PRA o dalla patente di guida del conducente.	*Art. 201* *3. (OMISSIS) Comunque, le notificazioni si intendono validamente eseguite quando siano fatte alla residenza, domicilio o sede del soggetto, risultante dalla carta di circolazione o dall'archivio nazionale dei veicoli istituito presso il Dipartimento per i trasporti terrestri o dal P.R.A. o dalla patente di guida del conducente.*	

6. Le informazioni utili ai fini della notifica del verbale all'effettivo trasgressore e agli altri soggetti obbligati possono essere assunte dagli organi di polizia stradale, dall'Anagrafe Nazionale delle Persone Residenti e dall'Anagrafe tributaria.	*Art. 201* *2-bis. Le informazioni utili ai fini della notifica del verbale all'effettivo trasgressore ed agli altri soggetti obbligati possono essere assunte anche dall'Anagrafe tributaria.*	
7. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per documentate difficoltà oggettive, acquisire i dati del proprietario o di altro obbligato in solido o effettuare la notifica del verbale secondo le disposizioni del presente articolo, le risultanze dell'accertamento compiuto sono inserite nell'archivio di cui al comma 8 e la relativa violazione può essere notificata nei cinque anni successivi all'accertamento dagli organi di polizia stradale che, nell'ambito dell'attività di controllo, attestano la circolazione del veicolo sul territorio italiano. Nell'ipotesi di cui al primo periodo, la notifica è effettuata nei confronti del conducente del veicolo, anche se diverso dal soggetto proprietario al momento della violazione o da altro obbligato in solido.	*Art. 203* *3-bis. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro soggetto obbligato in solido, la riscossione coattiva può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i proventi delle sanzioni.*	**I commi 7 e 8 introducono una speciale procedura per garantire il pagamento delle sanzioni applicate ai veicoli immatricolati all'estero. La procedura ricalca in parte quella prevista dall'art. 203, comma 3-bis per la riscossione coattiva.** **La disposizione estende i principi previsti a legislazione vigente per la riscossione coattiva anche alla**

		notificazione dei verbali.
8. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base dei dati trasmessi, per via telematica, dagli organi di polizia stradale, forma l'elenco dei veicoli immatricolati all'estero, che risultano aver commesso violazioni per le quali non è stato possibile procedere alla contestazione o notificazione del verbale di accertamento. L'elenco è messo a disposizione degli organi polizia stradale per la consultazione in forma telematica. Nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 sono determinate le procedure di trasmissione degli accertamenti, di gestione ed aggiornamento dell'elenco. L'elenco dei veicoli, limitatamente ai dati concernenti la targa e l'organo di polizia procedente, è reso disponibile a chiunque vi ha interesse, nel rispetto delle norme in materia di riservatezza dei dati personali.	**Nuova introduzione**	
9. Quando dal pubblico registro automobilistico ovvero dall'Archivio nazionale dei veicoli risulta che il veicolo con cui è stata commessa la violazione è intestato a soggetto pubblico istituzionale di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, il termine di cui al comma 1 è sospeso per un periodo massimo di sessanta giorni, al fine di consentire all'ufficio o al comando da cui dipende l'organo accertatore di verificare l'eventuale sussistenza delle condizioni previste dall'articolo 4 della legge 24 novembre 1981, n. 689. Entro il termine di cui al primo periodo, il responsabile dell'ufficio da cui dipende il trasgressore comunica l'eventuale sussistenza delle condizioni ivi indicate. In presenza delle condizioni di cui al primo periodo, il comando o l'ufficio procedente	*Art. 201* *5-bis. Nel caso di accertamento di violazione per divieto di fermata e di sosta ovvero di violazione del divieto di accesso o transito nelle zone a traffico limitato, nelle aree pedonali o in zone interdette alla circolazione, mediante apparecchi di rilevamento a distanza, quando dal pubblico registro automobilistico o dal registro della motorizzazione il veicolo risulta intestato a soggetto pubblico istituzionale, individuato con decreto del Ministro dell'interno, il comando o l'ufficio che procede interrompe la procedura sanzionatoria per comunicare al soggetto intestatario del veicolo l'inizio del procedimento al fine di conoscere, tramite il responsabile*	

dispone l'archiviazione dell'accertamento. In caso contrario, si procede alla notifica del verbale al soggetto interessato ai sensi dell'articolo 126. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano, altresì, ai veicoli ad uso speciale, immatricolati ed utilizzati esclusivamente per lo svolgimento di attività di soccorso sanitario, antincendio, di polizia o di sicurezza, anche se intestati a soggetti diversi da quelli indicati nel primo periodo.	*dell'ufficio da cui dipende il conducente del veicolo, se lo stesso, in occasione della commessa violazione, si trovava in una delle condizioni previste dall'articolo 4 della legge 24 novembre 1981, n. 689. In caso di sussistenza dell'esclusione della responsabilità, il comando o l'ufficio procedente trasmette gli atti al prefetto ai sensi dell'articolo 203 per l'archiviazione. In caso contrario, si procede alla notifica del verbale al soggetto interessato ai sensi dell'articolo 196, comma 1; dall'interruzione della procedura fino alla risposta del soggetto intestatario del veicolo rimangono sospesi i termini per la notifica.*	
10. Le spese di notifica sono interamente a carico di chi è tenuto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria.	*Art. 201* *4. Le spese di accertamento e di notificazione sono poste a carico di chi è tenuto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria.*	
11. L'obbligo di pagare la somma dovuta per la violazione, a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria, si estingue nei confronti del soggetto a cui la notificazione non è stata effettuata nel termine prescritto.	*Art. 201* *5. L'obbligo di pagare la somma dovuta per la violazione, a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria, si estingue nei confronti del soggetto a cui la notificazione non sia stata effettuata nel termine prescritto.*	
Articolo 143 *Accertamento delle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 e dell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada*		
1. Alle violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 561/2006 sanzionate ai sensi del presente codice commesse in un altro Stato membro dell'Unione europea e accertate in Italia dagli organi di polizia stradale, si applicano le sanzioni	*Art. 174* *12. Per le violazioni della normativa comunitaria sui tempi di guida, di interruzione e di riposo commesse in un altro Stato membro dell'Unione europea, se accertate in Italia dagli organi di cui*	

previste dalla normativa italiana vigente in materia, se la contestazione non è avvenuta in un altro Stato membro. Ai fini dell'esercizio dei rimedi amministrativi o giurisdizionali di cui al capo IV, il luogo della violazione commessa coincide con quello dove è stato operato l'accertamento in Italia.	*all'articolo 12, si applicano le sanzioni previste dalla normativa italiana vigente in materia, salvo che la contestazione non sia già avvenuta in un altro Stato membro; a tale fine, per l'esercizio dei ricorsi previsti dagli articoli 203 e 204-bis, il luogo della commessa violazione si considera quello dove è stato operato l'accertamento in Italia.*	
2. Le disposizioni del comma 1 si applicano, altresì, alle violazioni dell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR) della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite concluso a Ginevra il 1º luglio 1970, ratificato ai sensi della legge 6 marzo 1976, n. 112, commesse in un altro Stato, se accertate in Italia dagli organi di polizia stradale.	*Art. 174* *12. Per le violazioni della normativa comunitaria sui tempi di guida, di interruzione e di riposo commesse in un altro Stato membro dell'Unione europea, se accertate in Italia dagli organi di cui all'articolo 12, si applicano le sanzioni previste dalla normativa italiana vigente in materia, salvo che la contestazione non sia già avvenuta in un altro Stato membro; a tale fine, per l'esercizio dei ricorsi previsti dagli articoli 203 e 204-bis, il luogo della commessa violazione si considera quello dove è stato operato l'accertamento in Italia.*	
3. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano anche alle violazioni delle disposizioni del Regolamento (UE) n. 165/2014, sanzionate ai sensi del presente codice, commesse in un altro Stato membro dell'Unione europea e accertate in Italia dagli organi di polizia stradale.	*Art. 174* *12. Per le violazioni della normativa comunitaria sui tempi di guida, di interruzione e di riposo commesse in un altro Stato membro dell'Unione europea, se accertate in Italia dagli organi di cui all'articolo 12, si applicano le sanzioni previste dalla normativa italiana vigente in materia, salvo che la contestazione non sia già avvenuta in un altro Stato membro; a tale fine, per l'esercizio dei ricorsi previsti dagli articoli 203 e 204-bis, il luogo della commessa violazione si considera quello dove è stato operato l'accertamento in Italia.*	

CAPO IV

PAGAMENTO DELLE SANZIONI AMMINISTRATIVE PECUNIARIE E DESTINAZIONE PROVENTI

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 144 *Del pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie*		
1. In relazione alle violazioni per le quali il presente codice stabilisce una sanzione amministrativa pecuniaria, il trasgressore è ammesso a pagare, entro sessanta giorni dalla contestazione o dalla notificazione, una somma, pari al minimo, come individuato dalla Tabella 1 di cui all'articolo 121 o dalle singole disposizioni del codice.	*Art. 202* *1. Per le violazioni per le quali il presente codice stabilisce una sanzione amministrativa pecuniaria ferma restando l'applicazione delle eventuali sanzioni accessorie, il trasgressore è ammesso a pagare, entro sessanta giorni dalla contestazione o dalla notificazione, una somma pari al minimo fissato dalle singole norme. (OMISSIS)*	
2. Il pagamento in misura ridotta di cui al comma 1 non è consentito nei casi in cui dalla violazione commessa consegue l'applicazione della sanzione accessoria della confisca del veicolo ai sensi dell'articolo 133. In tali casi, il verbale di contestazione è trasmesso al Prefetto del luogo della violazione entro dieci giorni. Si applicano le disposizioni del Capo I, Sezione II della legge 24 novembre 1981, n. 689.	*Art. 210* *3. Nei casi in cui è prevista l'applicazione della sanzione accessoria della confisca del veicolo, non è ammesso il pagamento in misura ridotta della sanzione amministrativa pecuniaria cui accede. In tal caso il verbale di contestazione della violazione deve essere trasmesso al prefetto del luogo della commessa violazione entro dieci giorni.*	
3. In deroga a quanto previsto dal comma 1, il trasgressore è ammesso a pagare, entro sessanta giorni dalla contestazione o dalla notificazione, una somma pari ad un terzo del massimo fissato dalle singole norme, nei seguenti casi:	*Art. 202* *3. Il pagamento in misura ridotta non è consentito quando il trasgressore non abbia ottemperato all'invito a fermarsi ovvero, trattandosi di conducente di veicolo a motore, si sia rifiutato di esibire il documento di circolazione, la patente di*	**La disposizione prevede una semplificazione eliminando la procedura che prevedeva la**

a) il trasgressore non ha ottemperato all'invito a fermarsi ovvero, trattandosi di conducente di veicolo a motore, si è rifiutato di esibire i documenti di circolazione, la patente di guida o qualsiasi altro documento che è obbligato a tenere con sé; b) per le violazioni degli articoli 51, comma 5, limitatamente alle autostrade e alle strade extraurbane principali, 54, comma 9, lettera c), 89, 95, comma 4, 98, comma 7, 102, comma 3, lettera a), 118, 119, 120, 131, comma 9, 135, comma 14 e 282, comma 3.	*guida o qualsiasi altro documento che, ai sensi delle presenti norme, deve avere con sé; in tal caso il verbale di contestazione della violazione deve essere trasmesso al prefetto entro dieci giorni dall'identificazione.* *3-bis. Il pagamento in misura ridotta non è inoltre consentito per le violazioni previste dagli articoli 83, comma 6; 88, comma 3; 97, comma 9; 100, comma 12; 113, comma 5; 114, comma 7; 116, comma 13; 124, comma 4; 136, comma 6; 168, comma 8; 176, comma 19; 216, comma 6; 217, comma 6; 218, comma 6. Per tali violazioni il verbale di contestazione è trasmesso al prefetto del luogo della commessa violazione entro dieci giorni*.	**trasmissione al prefetto del rapporto nel caso di mancato pagamento in misura ridotta ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 689 del 1981.**
4. La somma del minimo di cui al comma 1 è ridotta del 30 per cento se il pagamento è effettuato entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione. La riduzione di cui al primo periodo non si applica alle violazioni per le quali la Tabella 1, di cui all'articolo 121, o le singole disposizioni del codice prevedono la sanzione accessoria della confisca del veicolo, di cui all'articolo 133, o la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida, di cui all'articolo 135.	*Art. 202* *1, (OMISSIS) Tale somma è ridotta del 30 per cento se il pagamento è effettuato entro cinque giorni dalla contestazione o dalla notificazione. La riduzione di cui al periodo precedente non si applica alle violazioni del presente codice per cui è prevista la sanzione accessoria della confisca del veicolo, ai sensi del comma 3 dell'articolo 210, e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida.*	
5. Il trasgressore è tenuto a provvedere, in ogni caso, al pagamento immediato nelle mani dell'agente accertatore quando: a) la violazione è stata commessa con un veicolo immatricolato all'estero ovvero munito di targa EE, ad eccezione dei casi in cui il veicolo è stato oggetto di registrazione al REVE o è di proprietà di cittadini italiani residenti nel comune di Campione d'Italia;	*Art. 202* *2-bis. In deroga a quanto previsto dal comma 2, quando la violazione degli articoli 142, commi 9 e 9-bis, 148, 167, in tutte le ipotesi di eccedenza del carico superiore al 10 per cento della massa complessiva a pieno carico, 174, commi 5, 6 e 7, e 178, commi 5, 6 e 7, è commessa da un conducente titolare di patente di guida di categoria C, C+E, D o D+E nell'esercizio*	

b) il trasgressore è residente all'estero ed è, ai sensi dell'articolo 126, unico obbligato in solido in vece del proprietario; c) quando ricorrono le condizioni indicate dall'articolo 142, comma 7, ovvero dall'articolo 147, comma 4.	*dell'attività di autotrasporto di persone o cose, il conducente è ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore, il pagamento in misura ridotta di cui al comma 1. L'agente trasmette al proprio comando o ufficio il verbale e la somma riscossa e ne rilascia ricevuta al trasgressore, facendo menzione del pagamento nella copia del verbale che consegna al trasgressore medesimo.* *Art. 207* *1. Quando con un veicolo immatricolato all'estero o munito di targa EE viene violata una disposizione del presente codice da cui consegue una sanzione amministrativa pecuniaria, il trasgressore è ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore, il pagamento in misura ridotta previsto dall'art. 202. L'agente trasmette al proprio comando od ufficio il verbale e la somma riscossa e ne rilascia ricevuta al trasgressore, facendo menzione del pagamento nella copia del verbale che consegna al trasgressore medesimo.* *4. Le disposizioni del presente articolo non si applicano ai veicoli di proprietà dei cittadini italiani residenti nel comune di Campione d'Italia.*	
6. Il trasgressore, nei casi di cui al comma 5, lettere a) e b), ovvero il conducente, nei casi di cui alla lettera c) del medesimo comma 5, che non provvede al pagamento immediato ivi previsto, è tenuto a versare all'agente accertatore, a titolo di cauzione, una somma pari al minimo della sanzione pecuniaria prevista per la	*Art. 202* *2-ter. Qualora il trasgressore non si avvalga della facoltà di cui al comma 2-bis, è tenuto a versare all'agente accertatore, a titolo di cauzione, una somma pari al minimo della sanzione pecuniaria prevista per la violazione. Del versamento della*	

violazione. Quando il veicolo è immatricolato in uno Stato che non è membro dell'Unione europea o aderente all'Accordo sullo spazio economico europeo, la somma da versare a titolo di cauzione è pari alla metà del massimo della sanzione pecuniaria prevista per la violazione. Del versamento della cauzione è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. La cauzione è versata al comando o ufficio da cui dipende l'agente accertatore. Nei casi in cui la cauzione deve essere restituita all'avente diritto, la restituzione è subordinata alla presentazione di apposita istanza dell'interessato, che indica gli estremi di accredito o le coordinate bancarie del beneficiario. Quando sussistono i presupposti di cui al quinto periodo, l'ufficio da cui dipende l'organo accertatore provvede alla restituzione di quanto richiesto senza ritardo. Decorsi centottanta giorni dalla definizione dei rimedi amministrativi o giurisdizionali o dalla scadenza dei termini per la presentazione dei medesimi, le somme non reclamate con l'istanza di cui al presente comma sono devolute secondo le disposizioni sulla destinazione dei proventi di cui all'articolo 148.	*cauzione è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. La cauzione è versata al comando o ufficio da cui l'agente accertatore dipende.* *Art. 207* *2. Qualora il trasgressore non si avvalga, per qualsiasi motivo, della facoltà prevista del pagamento di misura ridotta, egli deve versare all'agente accertatore, a titolo di cauzione, una somma pari alla metà del massimo della sanzione pecuniaria prevista per la violazione. Del versamento della cauzione è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. La cauzione è versata al comando od ufficio da cui l'accertatore dipende.* *2-bis. Qualora il veicolo sia immatricolato in uno Stato membro dell'Unione europea o aderente all'Accordo sullo spazio economico europeo, la somma da versare a titolo di cauzione, di cui al comma 2, è pari alla somma richiesta per il pagamento in misura ridotta previsto dall'articolo 202.*	
7. In mancanza del versamento della cauzione di cui al comma 6, è disposto il divieto di marcia del veicolo fino a quando il predetto onere non è stato adempiuto, ovvero è stato effettuato il pagamento in misura ridotta. Il veicolo è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 133, comma 3, quarto periodo. Le medesime disposizioni si applicano nei casi indicati dal comma 5, lettera a), quando al momento dell'accertamento della violazione non è presente il conducente o altra persona obbligata in solido. Nei casi di cui al terzo periodo, in	*Art. 202* *2-quater. In mancanza del versamento della cauzione di cui al comma 2-ter, è disposto il fermo amministrativo del veicolo fino a quando non sia stato adempiuto il predetto onere e, comunque, per un periodo non superiore a sessanta giorni. Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi del comma 1 dell'articolo 214-bis.*	

luogo del divieto di marcia con affidamento a uno dei soggetti di cui al secondo periodo, può essere disposto il blocco del veicolo, con le modalità di cui all'articolo 132. Decorsi novanta giorni dalla notifica della violazione al proprietario o ad altro obbligato in solido, il veicolo non reclamato è alienato secondo le disposizioni di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2001, n. 189.	*Art. 207* *3. In mancanza del versamento della cauzione di cui ai commi 2 e 2-bis viene disposto il fermo amministrativo del veicolo fino a quando non sia stato adempiuto il predetto onere e, comunque, per un periodo non superiore a sessanta giorni. Il veicolo sottoposto a fermo amministrativo è affidato in custodia, a spese del responsabile della violazione, ad uno dei soggetti individuati ai sensi del comma 1 dell'articolo 214-bis.*	
8. Il pagamento comunque dovuto ai sensi del presente articolo può essere corrisposto a mezzo di versamento mediante PagoPA, in conto corrente postale ovvero mediante altri strumenti di pagamento elettronico. Il pagamento di cui al primo periodo può essere sempre effettuato in sede di contestazione immediata nelle mani dell'agente accertatore mediante strumenti di pagamento elettronico, anche nei casi di cui al comma 4, ove consentito. Nei casi di cui al secondo periodo, l'agente accertatore rilascia al trasgressore una ricevuta della somma riscossa, facendo menzione del pagamento nella copia del verbale che consegna al trasgressore medesimo o nel verbale digitale del quale il trasgressore può ottenere copia digitale.	*Art. 202* *2. Il trasgressore può corrispondere la somma dovuta presso l'ufficio dal quale dipende l'agente accertatore oppure a mezzo di versamento in conto corrente postale, oppure, se l'amministrazione lo prevede, a mezzo di conto corrente bancario ovvero mediante strumenti di pagamento elettronico. (OMISSIS)* *2.1 Qualora l'agente accertatore sia munito di idonea apparecchiatura il conducente, in deroga a quanto previsto dal comma 2, è ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore medesimo, il pagamento mediante strumenti di pagamento elettronico, nella misura ridotta di cui al secondo periodo del comma 1. L'agente trasmette il verbale al proprio comando o ufficio e rilascia al trasgressore una ricevuta della somma riscossa, facendo menzione del pagamento nella copia del verbale che consegna al trasgressore medesimo.* *2-bis (omissis) Qualora l'agente accertatore sia dotato di idonea apparecchiatura, il conducente*	

	può effettuare il pagamento anche mediante strumenti di pagamento elettronico.	
Le spese di commissione, per ogni transazione eseguita con gli strumenti di pagamento elettronico, sono poste a carico di chi è tenuto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria.	**Nuova introduzione**	**Viene precisato che le spese di commissione sono a carico di chi effettua il pagamento.**
9. Quando, per effetto di qualsiasi operazione indicata nel presente codice, la somma da pagare presenta decimali, la misura delle somme da pagare è oggetto di arrotondamento all'unità di euro per eccesso, se la frazione decimale è pari o superiore a 50 centesimi di euro, ovvero per difetto, negli altri casi.	**Nuova introduzione**	**La disposizione serve a semplificare le procedure di riscossione in conformità alle norme sui pagamenti nei confronti della PA**
10. Il pagamento effettuato in misura inferiore rispetto a quanto previsto dal presente articolo non equivale al pagamento della sanzione ai fini dell'estinzione dell'obbligazione.	*Art. 389 Reg Es.* *1. Il pagamento effettuato in misura inferiore rispetto a quanto previsto dal codice, non ha valore quale pagamento ai fini dell'estinzione dell'obbligazione.*	**La norma va letta in combinato disposto con l'art. 3.IV.4 secondo cui si procede a riscossione coattiva di tutte le somme non inferiori al 2% del dovuto.**
11. Nei casi di cui ai commi 1 e 2 resta ferma, comunque, l'applicazione delle eventuali sanzioni accessorie, nonché degli eventuali aumenti o riduzioni ai sensi, rispettivamente, degli articoli 123 e 124.	**Nuova introduzione**	**Norma di raccordo**
NUOVO CODICE	**CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI**	**NOTE**
Articolo 145 *Pagamento delle spese di accertamento e di notificazione*		

1. L’obbligo di pagamento delle sanzioni amministrative di cui all’articolo 144 è assolto se il trasgressore, ovvero l’obbligato in solido, nei termini indicati dal medesimo articolo 144, provvede anche al pagamento delle spese di accertamento e di notificazione nonché, ove previsto, delle maggiorazioni eventualmente richieste per il mancato pagamento di oneri o tariffe indicate nel verbale di accertamento e delle eventuali spese per l’esecuzione delle sanzioni accessorie di cui non è stato effettuato il pagamento al momento dell’applicazione.	*Art. 201* *4. Le spese di accertamento e di notificazione sono poste a carico di chi è tenuto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria.*	
2. In caso di mancato o incompleto pagamento delle somme indicate al comma 1, il pagamento della sanzione non estingue la violazione.	*Art. 389* *1. Il pagamento effettuato in misura inferiore rispetto a quanto previsto dal codice, non ha valore quale pagamento ai fini dell'estinzione dell'obbligazione.*	
3. Le spese sostenute per l'individuazione del trasgressore gravano sul medesimo trasgressore o sull'obbligato in solido, unitamente alle spese di accertamento, se analiticamente documentate. Sono esclusi dalle spese di cui al primo periodo i costi sostenuti per l'impiego di apparecchiature di accertamento della violazione, nonché i costi connessi all’assistenza legale, al recupero del credito e alla gestione amministrativa del procedimento sanzionatorio, successivi alla notificazione dei verbali di contestazione.	*DM 11 aprile 2024 allegato B* *Sez. 1.4.6. Le spese di accertamento, gravanti sul trasgressore o sull'obbligato in solido per la violazione, ai sensi dell'articolo 201, comma 4, del Nuovo codice della strada, devono avere un costo documentabile ed analitico. Tra esse possono essere ricomprese solo le spese sostenute per l'individuazione del trasgressore ovvero quelle di notifica del verbale di contestazione al medesimo. Non possono rientrarvi quelle sostenute per l'impiego delle apparecchiature utilizzate per l'accertamento della violazione nonché i costi connessi alla gestione amministrativa del procedimento sanzionatorio successivi alla notificazione dei verbali di contestazione, quali, a titolo esemplificativo, l'assistenza legale o il recupero del credito.*	
Articolo 146		

Rateizzazione del pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie		
1. Entro i termini previsti dall'articolo 144, i soggetti tenuti al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria per una o più violazioni accertate contestualmente con uno stesso verbale, di importo superiore a 200 euro, che versano in condizioni economiche disagiate, possono richiedere la ripartizione in rate mensili del pagamento delle somme di cui agli articoli 144 e 145.	*Art. 202-bis* *1. I soggetti tenuti al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria per una o più violazioni accertate contestualmente con uno stesso verbale, di importo superiore a 200 euro, che versino in condizioni economiche disagiate, possono richiedere la ripartizione del pagamento in rate mensili.*	
2. Può avvalersi della facoltà di cui al comma 1 chi è titolare di un reddito imponibile ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, risultante dall'ultima dichiarazione, non superiore a euro 10.628,16. Ai fini di cui al presente comma, se l'interessato convive con il coniuge o con altri familiari, il reddito è costituito dalla somma dei redditi conseguiti nel medesimo periodo da ogni componente della famiglia, compreso l'istante, e i limiti di reddito di cui al primo periodo sono elevati di euro 1.032,91 per ogni familiare convivente. Con il decreto di cui all'articolo 122, comma 2, sono aggiornati gli importi di cui al presente comma.	*Art. 202-bis* *2. Può avvalersi della facoltà di cui al comma 1 chi è titolare di un reddito imponibile ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, risultante dall'ultima dichiarazione, non superiore a euro 10.628,16. Ai fini di cui al presente comma, se l'interessato convive con il coniuge o con altri familiari, il reddito è costituito dalla somma dei redditi conseguiti nel medesimo periodo da ogni componente della famiglia, compreso l'istante, e i limiti di reddito di cui al periodo precedente sono elevati di euro 1.032,91 per ognuno dei familiari conviventi.* *10. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri dell'interno, del lavoro e delle politiche sociali e delle infrastrutture e dei trasporti, sono aggiornati ogni due anni gli importi di cui ai commi 1, 2 e 4 in misura pari all'intera variazione, accertata dall'ISTAT, dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati verificatasi nei due anni precedenti. Il*	

	decreto di cui al presente comma è adottato entro il 1° dicembre di ogni biennio e gli importi aggiornati si applicano dal 1° gennaio dell'anno successivo.	
3. La richiesta di rateizzazione è presentata al Prefetto, nel caso in cui la violazione sia stata accertata da funzionari, ufficiali e agenti di cui all'articolo 148, comma 1, lettera a), ovvero al presidente della giunta regionale, al presidente della giunta provinciale o al sindaco, nel caso in cui la violazione sia stata accertata da funzionari, ufficiali e agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province o dei comuni. Entro trenta giorni dalla ricezione della richiesta, l'autorità di cui al primo periodo comunica al richiedente l'ammissione al beneficio e trasmette il prospetto delle rate da pagare con le relative scadenze, indicando anche le modalità di pagamento. Fino alla comunicazione di cui al secondo periodo resta sospeso il termine per il pagamento di cui all'articolo 144. Decorso il termine di cui al secondo periodo, l'istanza si intende respinta. Se la richiesta è respinta, la decorrenza del predetto termine per il pagamento riprende dalla data della comunicazione di rigetto della richiesta.	*Art. 202-bis* *3. La richiesta di cui al comma 1 è presentata al prefetto, nel caso in cui la violazione sia stata accertata da funzionari, ufficiali e agenti di cui al primo periodo del comma 1 dell'articolo 208. È presentata al presidente della giunta regionale, al presidente della giunta provinciale o al sindaco, nel caso in cui la violazione sia stata accertata da funzionari, ufficiali e agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province o dei comuni.*	
4. La presentazione dell'istanza implica la rinuncia ad avvalersi della facoltà di ricorso al Prefetto e di opposizione al giudice di pace.	*Art. 202-bis* *5. (OMISSIS) La presentazione dell'istanza implica la rinuncia ad avvalersi della facoltà di ricorso al prefetto di cui all'articolo 203 e di ricorso al giudice di pace di cui all'articolo 204-bis. (OMISSIS)*	
5. Sulla base delle condizioni economiche del richiedente e dell'entità della somma da pagare, l'autorità di cui al comma 3 dispone la ripartizione del pagamento fino ad un massimo di dodici rate, se l'importo dovuto non supera	*Art. 202-bis* *4. Sulla base delle condizioni economiche del richiedente e dell'entità della somma da pagare, l'autorità di cui al comma 3 dispone la*	

i 2.000 euro, fino ad un massimo di ventiquattro rate, se l'importo dovuto non supera i 5.000 euro, fino ad un massimo di sessanta rate, se l'importo dovuto supera i 5.000 euro. L'importo di ciascuna rata non può essere inferiore a 100 euro. Sulle somme il cui pagamento è stato rateizzato si applicano gli interessi al tasso previsto dall'articolo 98 del decreto legislativo 24 marzo 2025, n. 33.	*ripartizione del pagamento fino ad un massimo di dodici rate se l'importo dovuto non supera euro 2.000, fino ad un massimo di ventiquattro rate se l'importo dovuto non supera euro 5.000, fino ad un massimo di sessanta rate se l'importo dovuto supera euro 5.000. L'importo di ciascuna rata non può essere inferiore ad euro 100. Sulle somme il cui pagamento è stato rateizzato si applicano gli interessi al tasso previsto dall'articolo 21, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, e successive modificazioni.*	
6. In caso di accoglimento dell'istanza, il comando o ufficio da cui dipende l'organo accertatore provvede alla verifica del pagamento di ciascuna rata. In caso di mancato pagamento della prima rata o, successivamente, di due rate anche non consecutive, il debitore decade automaticamente dal beneficio della rateazione. Si applicano le disposizioni dell'articolo 147.	*Art. 202-bis* *7. In caso di accoglimento dell'istanza, il comando o ufficio da cui dipende l'organo accertatore provvede alla verifica del pagamento di ciascuna rata. In caso di mancato pagamento della prima rata o, successivamente, di due rate, il debitore decade automaticamente dal beneficio della rateazione. Si applicano le disposizioni del comma 3 dell'articolo 203.*	
Articolo 147 *Riscossione coattiva*		
1. Se non è avvenuto il pagamento di quanto dovuto ai sensi degli articoli 144 e 145 e non sono stati avanzati rimedi amministrativi o giurisdizionali di cui al Capo V, il verbale di accertamento costituisce titolo esecutivo per una somma pari alla metà del massimo della sanzione amministrativa edittale, con gli eventuali aumenti o riduzioni di cui, rispettivamente, degli articoli 123 e 124.	*Art. 203* *3. Qualora nei termini previsti non sia stato proposto ricorso e non sia avvenuto il pagamento in misura ridotta, il verbale, in deroga alle disposizioni di cui all'art. 17 della legge 24 novembre 1981, n. 689, costituisce titolo esecutivo per una somma pari alla metà del massimo della sanzione amministrativa edittale e per le spese di procedimento.*	

2. Non si dà luogo alla riscossione coattiva delle somme il cui importo, comprensivo di interessi e sanzioni, risulta inferiore a 10 euro. Se, per errore materiale o altra causa, il pagamento degli importi di cui agli articoli 144 e 145 è stato effettuato in misura inferiore a quanto richiesto e la differenza non supera il 30 per cento dell'intero importo, il verbale di accertamento, in deroga al comma 1, costituisce titolo esecutivo per una somma pari ad un terzo del massimo della sanzione amministrativa edittale, con gli eventuali aumenti o riduzioni ai sensi, rispettivamente, degli articoli 123 e 124. Nei casi di cui al secondo periodo, ai fini del calcolo della somma da pagare si tiene conto dell'importo corrisposto entro i termini previsti dal citato articolo 144.	**Nuova introduzione**	**Serve a mitigare il rigore dell'applicazione delle disposizioni di cui al comma 1 quando la differenza tra quanto pagato e quanto dovuto è irrisoria.**
3. Ai fini dell'avvio e della gestione del procedimento esecutivo e di riscossione di sanzioni amministrative pecuniarie ai sensi del presente Capo, si applicano le disposizioni del comma 785 nonché dei commi da 792 a 803 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160.	*Art. 206* *1. Se il pagamento non è effettuato nei termini previsti dagli articoli 202 e 204, salvo quanto disposto dall'ultimo comma dell'art. 22 della legge 24 novembre 1981, n. 689, la riscossione delle somme dovute a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria è regolata dall'art. 27 della stessa legge 24 novembre 1981, n. 689.* *2. I ruoli per i titoli esecutivi, i cui proventi spettano allo Stato, sono predisposti dal prefetto competente per territorio della commessa violazione. Se i proventi spettano ad ente diverso, i ruoli sono predisposti dalle amministrazioni da cui dipende l'organo accertatore.* *3. I ruoli di cui al comma 2 sono trasmessi dal prefetto o dall'ente all'intendente di finanza competente, il quale dà in carico all'esattore il ruolo per la riscossione in unica soluzione.*	

L'avviso di cui al comma 792, lettera a), del medesimo articolo 1 della citata legge n. 160 del 2019 contiene l'intimazione ad adempiere, entro sessanta giorni dalla notifica, all'obbligo di pagamento degli importi in esso indicati. Non si applicano le maggiorazioni previste ai sensi dell'articolo 27 della legge 24 novembre 1981, n. 689.	**Nuova introduzione**	**La disposizione persegue l'obiettivo di tutelare l'utenza, prevenendo l'incremento dell'esposizione debitoria connessa alla formazione e all'aggravamento delle cartelle di pagamento.**
4. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, avviare procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro soggetto obbligato in solido, la riscossione coattiva può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 144, commi 5 e 7. Nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 sono disciplinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse ai destinatari dei proventi delle sanzioni.	*Art. 203* *3-bis. Quando il veicolo con cui è stata commessa la violazione è immatricolato all'estero e non è possibile, per difficoltà oggettive, procedere all'iscrizione al ruolo ovvero avviare altre procedure di riscossione coattiva nei confronti del conducente o del proprietario o di altro soggetto obbligato in solido, la riscossione coattiva può essere attivata, nei cinque anni successivi, nei confronti di chi è trovato alla guida del veicolo stesso. In tali casi, si applicano le disposizioni dell'articolo 207. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministero dell'interno, sono determinate le procedure di riscossione e di attribuzione delle somme riscosse*	

	ai soggetti a cui, secondo l'articolo 208, spettano i proventi delle sanzioni)	
5. Il pagamento delle somme di cui ai commi 1 e 2, effettuato con le modalità di cui agli articoli 144 e 145 decorsi sessanta giorni dalla contestazione o dalla notificazione, purché in data antecedente alla notifica dell'avviso di cui al comma 3, non dà luogo alla riscossione coattiva.	*Art. 389 Reg. Es.* *3. L'eventuale pagamento, oltre sessanta giorni dalla contestazione o notificazione, ma prima della formazione del ruolo, è pari alla somma dovuta a norma dell'articolo 203, comma 3, del codice, oltre alle spese del procedimento e non dà luogo all'emissione del ruolo stesso. In tal caso deve essere rilasciata quietanza analoga a quella di cui all'art. 387. La somma riscossa fa parte dei proventi di cui all'art. 206 del codice, unitamente a quelli riscossi a mezzo dei ruoli di cui all'art. 27 della legge 24 novembre 1981, n. 689.*	
6. Nei trenta giorni successivi alla notificazione del dettaglio degli addebiti, il trasgressore ha facoltà di chiedere la rateazione della somma per cui è intimato il pagamento. Il procedimento di rateazione è disciplinato ai sensi dell'articolo 1, commi da 796 a 803, della legge 27 dicembre 2019, n. 160 in caso di entrate di spettanza di enti locali, ovvero ai sensi degli articoli 105 e 106 del decreto legislativo 25 marzo 2025, n.33 in caso di entrate di spettanza di organi statali.	**Nuova introduzione**	**La disposizione consente l'applicazione delle procedure di cui alla legge n. 160 del 2019 alle procedure di riscossione delle sanzioni per violazione del codice della strada**
Articolo 148 *Destinazione dei proventi*		
1. I proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni previste dal presente codice, comunque accertate, sono devoluti: a) allo Stato, quando le violazioni sono accertate da funzionari, ufficiali ed agenti dello Stato, nonché da funzionari e agenti dei gestori della rete ferroviaria e delle ferrovie e tramvie in concessione;	*Art. 208* *1. I proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal presente codice sono devoluti allo Stato, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti dello Stato, nonché da funzionari ed agenti dell'ente Ferrovie dello Stato o delle ferrovie e tramvie in concessione.*	

b) alle regioni, province e comuni, quando le violazioni sono accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni; c) in deroga a quanto previsto dalle lettere a) e b), limitatamente agli accertamenti delle violazioni dei limiti massimi di velocità attraverso l'impiego di apparecchi o di sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi o di mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni effettuati sulle strade non in concessione, in misura pari al 50 per cento ciascuno all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento e all'ente da cui dipende l'organo accertatore.	*I proventi stessi sono devoluti alle regioni, province e comuni quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni.* *art. 142, comma 12-bis* *I proventi delle sanzioni derivanti dall'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità stabiliti dal presente articolo, attraverso l'impiego di apparecchi o di sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi o di mezzi tecnici di controllo a distanza delle violazioni ai sensi dell'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni, sono attribuiti, in misura pari al 50 per cento ciascuno, all'ente proprietario della strada su cui è stato effettuato l'accertamento o agli enti che esercitano le relative funzioni ai sensi dell'articolo 39 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381, e all'ente da cui dipende l'organo accertatore, alle condizioni e nei limiti di cui ai commi 12-ter e 12-quater. (omissis)*	
2. Gli enti diversi dallo Stato utilizzano la quota dei proventi ad essi destinati ai sensi del comma 1: a) in misura almeno pari al 30 per cento, per la realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi comprese la pubblica illuminazione, la segnaletica e le barriere di	*Art. 208* *4. Una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti agli enti di cui al secondo periodo del comma 1 è destinata:* *a) in misura non inferiore a un quarto della quota, a interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, dimessa a norma e di*	

protezione, sulle strade su cui sono effettuati gli accertamenti; gli enti destinatari dei proventi provvedono agli interventi di cui alla presente lettera, da realizzare sulle strade di proprietà di altri enti, tramite la stipula di apposite convenzioni con gli enti proprietari delle strade; b) per la restante parte, in via prioritaria per il potenziamento dell'attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, ovvero di altre attività funzionali alla sicurezza stradale o alla promozione della cultura della sicurezza stradale, incluse le spese relative al personale a qualsiasi titolo impiegato nell'ambito delle finalità di cui al presente comma.	*manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'ente;* *(omissis)* *c) ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale, relative alla manutenzione delle strade di proprietà dell'ente, all'installazione, all' ammodernamento, al potenziamento, alla messa a norma e alla manutenzione delle barriere e alla sistemazione del manto stradale delle medesime strade, alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti vulnerabili, quali bambini, anziani, disabili, pedoni, ciclisti e conducenti di ciclomotori e di motocicli, allo svolgimento, da parte degli organi di polizia locale, nelle scuole di ogni ordine e grado, di corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, a misure di assistenza e di previdenza per il personale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12, alle misure di cui al comma 5-bis del presente articolo e a interventi a favore della mobilità ciclistica.* *Art. 142* *12-ter. Gli enti di cui al comma 12-bis destinano le somme derivanti dall'attribuzione delle quote dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie di cui al medesimo comma alla realizzazione di interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali, ivi comprese la segnaletica e le barriere, e dei relativi impianti, nonché al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, ivi*	

	comprese le spese relative al personale, nel rispetto della normativa vigente relativa al contenimento delle spese in materia di pubblico impiego e al patto di stabilità interno.	
3. Ai fini di cui al comma 2, 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, 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. Tale relazione è pubblicata in una apposita sezione del sito internet istituzionale dell'ente locale entro trenta giorni dalla sua trasmissione, in conformità a quanto previsto dal primo periodo. Il Ministero dell'interno, entro sessanta giorni dalla ricezione delle relazioni trasmesse ai sensi del presente comma, procede alla relativa pubblicazione in apposita sezione del proprio sito internet istituzionale. La percentuale dei proventi spettanti ai sensi del comma 1, lettera c), 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 in modo difforme da quanto previsto dal comma 2, per ciascun anno per il quale sia riscontrata l'inadempienza. Tale inadempienza rileva ai fini della responsabilità disciplinare e per danno erariale ed è segnalata tempestivamente al procuratore regionale della Corte dei conti.	*Art. 142* *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.	
4. In deroga alle disposizioni del presente articolo, nei casi di cui agli articoli 142, comma 7, e 147, comma 4, i proventi derivanti dal pagamento sono destinati all'organo di polizia che ha proceduto all'applicazione della misura.	**Nuova introduzione**	**La disposizione è finalizzata a rendere più semplice l'attività di riscossione coattiva delle somme dovute, evitando riversamenti tra organi di polizia e, dunque, attuando il principio che i proventi spettano a chi opera.**
5. I proventi di cui al comma 1, spettanti allo Stato, sono destinati alle finalità di cui all'articolo 291, comma 7.		

CAPO V

RIMEDI AMMINISTRATIVI E GIURISDIZIONALI

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 149 *Archiviazione d'ufficio del verbale*	**Nuova introduzione**	**Si regolamenta, tenendo in considerazione le peculiarità del verbale di accertamento di violazioni, il potere di archiviazione d'ufficio previsto in linea**

		generale dalla legge n. 241 del 1990.
1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 21-novies della legge 7 agosto 1990, n. 241, il responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende l'organo di polizia stradale che ha accertato la violazione, ovvero al quale l'ausiliario di polizia stradale ha trasmesso un atto di accertamento ai sensi dell'articolo 28, provvede a disporre l'archiviazione del verbale di accertamento della violazione e delle relative sanzioni accessorie nonché di ogni altro atto conseguente di propria competenza, nei casi in cui il verbale di accertamento è stato notificato: a) a un soggetto estraneo alla violazione; b) a un soggetto che, al momento del fatto accertato, non era più proprietario ovvero obbligato in solido rispetto all'illecito commesso; c) in luogo diverso da quello richiesto o quando sia nulla la notifica secondo le disposizioni dell'articolo 142 risulta nulla; d) oltre i termini previsti per l'organo accertatore.	*Art. 386 Reg Es.* *3. Nel caso di notifica eseguita a soggetto estraneo alla violazione per errore di trascrizione del numero di targa ovvero di lettura delle risultanze dei pubblici registri o per altra causa, l'ufficio o comando procedente, ad istanza dell'interessato o di propria iniziativa, eseguiti gli opportuni accertamenti, trasmette gli atti al prefetto per l'archiviazione, ovvero se possibile procede alla eventuale notifica nei confronti dell'effettivo responsabile entro i termini previsti.*	
2. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano anche nei casi in cui: a) è intervenuta la morte del trasgressore; b) il verbale di accertamento è stato emesso da soggetto incompetente;		

c) è già avvenuto il pagamento da parte di altro soggetto obbligato al medesimo pagamento; in tal caso l'archiviazione è disposta nei confronti del verbale notificato all'obbligato in solido; d) la violazione risulta fondata su una manifesta e documentata erronea applicazione di disposizioni relative: 1) alla qualità o ai requisiti amministrativi del trasgressore o dell'obbligato in solido; 2) alla tipologia del veicolo con il quale è stata commessa la violazione; 3) ai requisiti tecnici o amministrativi del veicolo con il quale è stata commessa la violazione.		
3. Nei casi indicati dai commi 1 e 2, l'archiviazione del verbale di accertamento, o di ogni altro atto conseguente, può essere disposta d'ufficio o a seguito di istanza da parte di chiunque vi ha interesse.	*Art. 386 Reg Es.* *3. Nel caso di notifica eseguita a soggetto estraneo alla violazione per errore di trascrizione del numero di targa ovvero di lettura delle risultanze dei pubblici registri o per altra causa, l'ufficio o comando procedente, ad istanza dell'interessato o di propria iniziativa, eseguiti gli opportuni accertamenti, trasmette gli atti al prefetto per l'archiviazione, ovvero se possibile procede alla eventuale notifica nei confronti dell'effettivo responsabile entro i termini previsti.*	
4. L'archiviazione di cui al comma 3 può avvenire fino a che non sono iniziate le procedure di riscossione coattiva e, comunque, entro il termine di definizione del verbale di accertamento.	*Art. 386 Reg Es.* *4. Nel caso di cui al comma 3, l'istanza dell'interessato deve essere proposta entro il termine di cui all'art. 203 del codice. L'ufficio o comando procedente può rilevare l'errore ai sensi del comma 3 fino alla formazione del ruolo.*	

5. Dell'archiviazione è data comunicazione con le modalità di cui all'articolo 142: a) al trasgressore e all'obbligato in solido, nei casi in cui si è proceduto d'ufficio; b) ad altro soggetto interessato che ha fatto richiesta di archiviazione; c) ai soggetti destinatari del verbale per eventuali adempimenti di competenza.		
6. Nei casi di cui al comma 1, lettere a), b) e c), quando è disposta l'archiviazione del verbale o di un atto conseguente e non sono già decorsi novanta giorni dal primo accertamento, l'ufficio o comando procedente provvede, ove possibile, a redigere e notificare un verbale di accertamento con gli elementi corretti. In tali casi, i termini per la notifica degli atti decorrono dalla data in cui l'ufficio o comando è venuto a conoscenza della situazione che ha determinato l'archiviazione.		**Trattasi di disposizione di carattere procedurale, mutuata dalla prassi.**
7. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche nei casi in cui sono stati proposti ricorso al Prefetto ovvero opposizione al giudice di pace ai sensi del presente Capo.		
8. Quando l'archiviazione consegue ad istanza dell'interessato, il provvedimento è adottato entro i successivi trenta giorni. Decorso il termine di cui al primo periodo, l'istanza si intende respinta. Quando l'istanza di archiviazione è respinta, i		

termini per la presentazione del ricorso, di cui all'articolo 150, o dell'opposizione, di cui all'articolo 153, decorrono dalla data della comunicazione del provvedimento di diniego ovvero dalla scadenza del termine di cui al primo periodo.		
Articolo 150 *Impugnazione del verbale di accertamento*		
1. Quando non è stato effettuato il pagamento in misura ridotta, laddove consentito, il trasgressore o gli altri soggetti obbligati in solido, nel termine di sessanta giorni decorrenti dalla contestazione o dalla notificazione, possono proporre ricorso al Prefetto del luogo della violazione. Il ricorso è trasmesso, a pena di inammissibilità, al Prefetto, nonché all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore 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. Nel caso di ricorso presentato per via telematica, la data di presentazione è quella corrispondente alla ricevuta di accettazione fornita dal gestore di posta elettronica certificata	*Art. 203* *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. (omissis).* *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,*	**Non si prevede più la possibilità del deposito del ricorso direttamente al Prefetto, prevedendo che il ricorso possa essere presentato solo all'organo accertatore che lo invia, corredato delle proprie controdeduzioni al Prefetto. In tal modo si riducono i tempi per esaminare i ricorsi da 210 a 180 giorni, evitando duplicazioni procedimentali.** **Si prevede che il ricorso non possa essere depositato a mano ma solo con**

utilizzato dal mittente, ovvero alla data di invio indicata nella validazione temporale elettronica qualificata fornita dal prestatore di servizi fiduciari qualificati utilizzato dal mittente.	*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. (omissis).*	**raccomandata o PEC, o altro canale telematico (es. SANA)**
2. Il responsabile dell'ufficio o del comando cui appartiene l'organo accertatore è tenuto a trasmettere al Prefetto, nel termine di sessanta giorni dal ricevimento del ricorso, gli atti, corredati dalla prova della avvenuta contestazione o notificazione, nonché delle deduzioni tecniche dell'organo accertatore utili a confutare o confermare le risultanze del ricorso.	*Art. 203* *2. Il responsabile dell'ufficio o del comando cui appartiene l'organo accertatore, è tenuto a trasmettere gli atti al prefetto nel termine di sessanta giorni dal deposito o dal ricevimento del ricorso nei casi di cui al comma 1 e dal ricevimento degli atti da parte del prefetto nei casi di cui al comma 1-bis. Gli atti, corredati dalla prova della avvenuta contestazione o notificazione, devono essere altresì corredati dalle deduzioni tecniche dell'organo accertatore utili a confutare o confermare le risultanze del ricorso.*	
3. Quando è richiesta l'audizione personale, è facoltà del Prefetto convocare il ricorrente, se la documentazione prodotta non risulta sufficiente alla valutazione del ricorso.	*Art. 203* *1. (omissis) Con il ricorso possono essere presentati i documenti ritenuti idonei e può essere richiesta l'audizione personale.*	
4. Nelle more della decisione del ricorso, non si procede alla riscossione coattiva ai sensi dell'articolo 147.	**Nuova introduzione**	**La disposizione si limita a esplicitare un principio già desumibile dal sistema (v. art. 147 Riscossione coattiva 1. Qualora non sia**

		avvenuto il pagamento di quanto dovuto ai sensi degli articoli 144 e 145 e non siano stati avanzati rimedi amministrativi o giurisdizionali di cui al Capo V (*omissis*)).
Articolo 151 *Ordinanza –ingiunzione del Prefetto*		
1. Il Prefetto, esaminati gli atti di cui all'articolo 150, se ritiene fondato l'accertamento, adotta, entro centoventi giorni decorrenti dalla data di ricezione degli atti da parte dell'ufficio accertatore, secondo quanto stabilito dall'articolo 150, comma 2, ordinanza motivata con la quale ingiunge il pagamento di una somma determinata, secondo i criteri di cui all'articolo 11 della legge 24 novembre 1981, n. 689 in misura non inferiore al minimo edittale previsto per ogni singola violazione aumentato di un terzo. L'ingiunzione comprende anche le spese ed è notificata all'autore della violazione e alle altre persone che sono tenute al pagamento ai sensi del presente titolo. Se, invece, non ritiene fondato l'accertamento, il Prefetto, nello stesso termine, emette ordinanza motivata di archiviazione degli atti, dandone comunicazione al ricorrente oltre che all'ufficio o comando cui appartiene l'organo accertatore.	*Art. 204* *1. Il prefetto, esaminati il verbale e gli atti prodotti dall'ufficio o comando accertatore, nonché il ricorso e i documenti allegati, sentiti gli interessati che ne abbiano fatta richiesta, se ritiene fondato l'accertamento adotta, entro centoventi giorni decorrenti dalla data di ricezione degli atti da parte dell'ufficio accertatore, secondo quanto stabilito al comma 2 dell'articolo 203, ordinanza motivata con la quale ingiunge il pagamento di una somma determinata, nel limite non inferiore al doppio del minimo edittale per ogni singola violazione, secondo i criteri dell'articolo 195, comma 2. L'ingiunzione comprende anche le spese ed è notificata all'autore della violazione ed alle altre persone che sono tenute al pagamento ai sensi del presente titolo. Ove, invece, non ritenga fondato l'accertamento, il prefetto, nello stesso termine, emette ordinanza motivata di archiviazione degli atti, comunicandola integralmente all'ufficio o*	

	comando cui appartiene l'organo accertatore, il quale ne dà notizia ai ricorrenti.	
2. I termini indicati nel comma 1, nonché i termini di cui all'articolo 150, comma 2, sono perentori e si cumulano tra loro ai fini della tempestività dell'adozione dell'ordinanza-ingiunzione. Decorsi i predetti termini senza che sia adottata l'ordinanza del Prefetto, il ricorso si intende accolto.	*Art. 204* *1-bis. I termini di cui ai commi 1-bis e 2 dell'articolo 203 e al comma 1 del presente articolo sono perentori e si cumulano tra loro ai fini della considerazione di tempestività dell'adozione dell'ordinanza-ingiunzione. Decorsi detti termini senza che sia stata adottata l'ordinanza del prefetto, il ricorso si intende accolto.*	
3. In caso di audizione personale del ricorrente che ne ha fatto richiesta, il termine di cui al comma 1 si interrompe con la notifica dell'invito al ricorrente per la presentazione all'audizione. Il predetto termine resta sospeso fino alla data di espletamento dell'audizione, o comunque fino alla data fissata per l'audizione, in caso di mancata presentazione del ricorrente. Se il ricorrente non si presenta alla data fissata per l'audizione senza allegare giustificazione dell'assenza, il Prefetto decide sul ricorso, senza ulteriori formalità.	*Art. 204* *1-ter. Quando il ricorrente ha fatto richiesta di audizione personale, il termine di cui al comma 1 si interrompe con la notifica dell'invito al ricorrente per la presentazione all'audizione. Detto termine resta sospeso fino alla data di espletamento dell'audizione o, in caso di mancata presentazione del ricorrente, comunque fino alla data fissata per l'audizione stessa. Se il ricorrente non si presenta alla data fissata per l'audizione, senza allegare giustificazione della sua assenza, il prefetto decide sul ricorso, senza ulteriori formalità.*	
4. L'ordinanza-ingiunzione di pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria è notificata, a pena di nullità, nel termine di centocinquanta giorni dalla sua adozione, nelle forme previste dall'articolo 142.	*Art. 204* *2. L'ordinanza-ingiunzione di pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria deve essere notificata, nel termine di centocinquanta giorni dalla sua adozione, nelle forme previste dall'articolo 201. (omissis)*	
5. Il pagamento della somma ingiunta e delle relative spese è effettuato entro il termine di trenta giorni dalla notificazione dell'ordinanza. Entro trenta giorni dal	*Art. 204* *2. (omissis) Il pagamento della somma ingiunta e delle relative spese deve essere effettuato, entro il*	

pagamento, il destinatario dell'ordinanza produce copia della certificazione dell'avvenuto pagamento al Prefetto e all'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore.	*termine di trenta giorni dalla notificazione, all'ufficio del registro o al diverso ufficio indicato nella stessa ingiunzione. L'ufficio del registro che ha ricevuto il pagamento, entro trenta giorni dalla sua effettuazione, ne dà comunicazione al prefetto e all'ufficio o comando accertatore.*	
6. Decorso il termine per il pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria, l'ordinanza-ingiunzione costituisce titolo esecutivo per l'ammontare della somma ingiunta e delle relative spese.	*Art. 204* *3. L'ordinanza-ingiunzione, trascorso il termine per il pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria, costituisce titolo esecutivo per l'ammontare della somma ingiunta e delle relative spese.*	
Articolo 152 *Sospensione dell'esecuzione della sanzione accessoria*	**Nuova introduzione**	**L'articolo introduce la possibilità di chiedere al prefetto la sospensione cautelare dell'esecuzione dell'eventuale sanzione accessoria a tutela dei diritti dell'interessato che potrebbe ricevere nocumento dall'applicazione della medesima sanzione accessoria. Il principio, ampiamente consolidato in giurisprudenza, secondo il quale la sanzione accessoria non può valutarsi**

		disgiuntamente dalla violazione principale, verrebbe così conservato ed osservato almeno in caso di contenzioso.
1. Contestualmente alla proposizione del ricorso ai sensi dell'articolo 150 avverso il verbale di accertamento dell'infrazione, il trasgressore o gli altri soggetti obbligati in solido possono richiedere, per gravi e circostanziate ragioni, la sospensione dell'esecuzione dell'eventuale sanzione accessoria fino all'esito del ricorso.		
2. Nei casi di cui al comma 1, il responsabile dell'ufficio o del comando procedente trasmette al Prefetto, entro cinque giorni dal ricevimento del ricorso, gli atti corredati del relativo parere in ordine all'istanza di sospensione. Nei successivi dieci giorni, se ne ricorrono i presupposti, il Prefetto dispone la sospensione richiesta. Il termine di cui al secondo periodo può essere interrotto per richieste di chiarimenti o per l'integrazione della documentazione prodotta da parte del ricorrente.		
3. Restano fermi i termini di cui all'articolo 151, comma 2, ai fini dell'adozione dell'ordinanza ingiunzione.		
4. In caso di mancato accoglimento del ricorso, gli effetti della sospensione concessa cessano a decorrere dalla data di notifica dell'ordinanza di rigetto del Prefetto.		
Articolo 153		

Opposizione avverso il verbale di accertamento e all'ordinanza-ingiunzione		
1. Quando non è stato effettuato il pagamento in misura ridotta, laddove consentito, in alternativa alla proposizione del ricorso di cui all'articolo 150, il trasgressore o gli altri soggetti obbligati in solido possono proporre opposizione davanti al Giudice di pace competente per territorio. Nelle ipotesi di cui al presente comma, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 7 del decreto legislativo 1° settembre 2011, n. 150, nonché dell'articolo 150, comma 1, ultimo periodo.	*Art. 204-bis* *1. Alternativamente alla proposizione del ricorso di cui all'articolo 203, il trasgressore o gli altri soggetti indicati nell'articolo 196, qualora non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta nei casi in cui è consentito, possono proporre opposizione davanti all'autorità giudiziaria ordinaria. L'opposizione è regolata dall'articolo 7 del decreto legislativo 1° settembre 2011, n. 150.*	
2. L'opposizione di cui al comma 1 può essere proposta anche avverso l'ordinanza-ingiunzione di pagamento di cui all'articolo 151. Nelle ipotesi di cui al presente comma, si applicano le disposizioni dell'articolo 6 del decreto legislativo 1° settembre 2011, n. 150. Ai fini della determinazione dell'importo della sanzione amministrativa pecuniaria entro i limiti fissati dalla legge, si tiene conto dei criteri di cui all'articolo 11 della legge 24 novembre 1981, n. 689.	*Art. 205* *1. Contro l'ordinanza-ingiunzione di pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria gli interessati possono proporre opposizione davanti all'autorità giudiziaria ordinaria. L'opposizione è regolata dall'articolo 6 del decreto legislativo 1° settembre 2011, n. 150.*	

CAPO VI
MISURE CAUTELARI

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 154 *Revisione della patente di guida e di altri titoli abilitativi*		
1. Gli uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possono disporre la sottoposizione a visita medica presso la commissione medica locale di cui all'articolo 181, comma 2, o all'esame di idoneità tecnica di cui all'articolo 183 i titolari di patente di guida o di altro titolo abilitativo quando sorgono dubbi sulla persistenza dei requisiti fisici e psichici prescritti o dell'idoneità tecnica. In tali ipotesi, i titolari di patente di guida, entro trenta giorni dalla notifica del provvedimento di revisione, presentano l'istanza di revisione tecnica, quando si rende necessario procedere alla verifica della persistenza dell'idoneità tecnica, oppure effettuano la prenotazione della visita medica, quando è necessaria la verifica della persistenza dei requisiti fisici e psichici. L'esito della visita medica o dell'esame di idoneità tecnica è comunicato ai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per gli eventuali provvedimenti di divieto temporaneo o permanente di guida.	*Art. 128* *1. Gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, nonché il prefetto nei casi previsti dagli articoli 186 e 187, possono disporre che siano sottoposti a visita medica presso la commissione medica locale di cui all'art. 119, comma 4, o ad esame di idoneità i titolari di patente di guida qualora sorgano dubbi sulla persistenza nei medesimi dei requisiti fisici e psichici prescritti o dell'idoneità tecnica. L'esito della visita medica o dell'esame di idoneità sono comunicati ai competenti uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri per gli eventuali provvedimenti di sospensione o revoca della patente.*	
2. È sempre disposta la revisione della patente di guida di cui al comma 1 quando: a) il conducente è stato coinvolto in un sinistro stradale, da cui sono derivate lesioni gravi alle	*Art. 128* *1-ter. È sempre disposta la revisione della patente di guida di cui al comma 1 quando il conducente sia stato coinvolto in un incidente stradale se ha*	

persone e a suo carico è stata contestata la violazione di una delle disposizioni del presente codice da cui consegue l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida di cui all'articolo 160;	*determinato lesioni gravi alle persone e a suo carico sia stata contestata la violazione di una delle disposizioni del presente codice da cui consegue l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida.*	
b) il conducente minore di diciotto anni è autore materiale di una violazione delle disposizioni del presente codice da cui consegue l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida di cui all'articolo 135;	*1-quater. È sempre disposta la revisione della patente di guida di cui al comma 1 quando il conducente minore degli anni diciotto sia autore materiale di una violazione delle disposizioni del presente codice da cui consegue l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida.*	
c) il titolare di patente è stato in coma con durata superiore a quarantotto ore;	*1-bis. I responsabili delle unità di terapia intensiva o di neurochirurgia sono obbligati a dare comunicazione dei casi di coma di durata superiore a 48 ore agli uffici provinciali del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici. In seguito a tale comunicazione i soggetti di cui al periodo precedente sono tenuti alla revisione della patente di guida. La successiva idoneità alla guida è valutata dalla commissione medica locale di cui al comma 4 dell'articolo 119, sentito lo specialista dell'unità riabilitativa che ha seguito l'evoluzione clinica del paziente.*	
d) in sede di accertamenti medico-legali, anche diversi da quelli finalizzati ad ottenere il rilascio o il rinnovo della patente di guida, è accertata la sussistenza, in soggetti titolari di patente, di	*1-quinquies. Si procede ai sensi del comma 1-bis anche nel caso in cui i medici di cui all'articolo 119, comma 2, anche in sede di accertamenti medico-legali diversi da quelli di cui al predetto articolo, accertino la sussistenza, in soggetti già titolari di patente, di patologie incompatibili con*	

patologie incompatibili con l'idoneità alla guida ai sensi della normativa vigente; e) fuori dai casi di cui al comma 3, lettera a), quando il conducente appare manifestamente incapace anche temporaneamente di provvedere a sé stesso; nelle ipotesi di cui alla presente lettera, l'organo di polizia che accerta l'incapacità inibisce immediatamente la guida, affidando il soggetto alle cure sanitarie o ai familiari.	*l'idoneità alla guida ai sensi della normativa vigente.* **Nuova introduzione**	**La previsione è funzionale a colmare un vuoto normativo per i casi in cui appaia evidente una inidoneità psicofisica anche transitoria.**
3. Il Prefetto può disporre che i titolari di patente siano sottoposti a visita medica presso la commissione medica locale: a) quando sono stati oggetto dell'accertamento della violazione del divieto di guidare in stato di ebbrezza o dopo aver assunto stupefacenti, ovvero si sono rifiutati di sottoporsi ai relativi accertamenti; b) nei casi di cui all'articolo 32, comma 10;	*Art. 186* *7. (omissis) Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica secondo le disposizioni del comma 8. (omissis)* *8. Con l'ordinanza con la quale viene disposta la sospensione della patente ai sensi dei commi 2 e 2 bis, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni. Qualora il conducente non vi si sottoponga entro il termine fissato, il prefetto può disporre, in via cautelare, la sospensione della patente di guida fino all'esito della visita medica.* *Art. 187* *5-ter. Qualora non sia possibile per qualsiasi motivo procedere agli accertamenti di cui ai commi 2-bis, 3, 4 e 5 e gli accertamenti di cui al comma 2 abbiano dato esito positivo, gli organi di polizia stradale possono impedire immediatamente al*	

	conducente di continuare a condurre il veicolo. (omissis) *Il prefetto, sulla base dell'esito positivo degli accertamenti qualitativi di cui al comma 2, dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida positivo ai predetti accertamenti qualitativi si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2. In deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5, nel caso in cui l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4, attesti l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130.* *8. (omissis). Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119 e dispone, in ogni caso, la sospensione della patente, in via cautelare, fino all'esito dell'esame di revisione, che deve avvenire nel termine e con le modalità indicate dal regolamento.* *Art. 128* *1-sexies. Può essere disposta la revisione della patente di guida nei confronti delle persone a cui siano state applicate le misure amministrative di cui all'articolo 75 del decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309. Il prefetto dispone la revisione con il provvedimento di cui all'articolo 75, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309.*	
c) quando sono stati oggetto delle misure amministrative di cui all'articolo 75 del decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, in presenza di una o più segnalazioni di particolare gravità.		

4. Nei casi di cui al comma 3, lettera a), la revisione può essere disposta dal Prefetto con il medesimo provvedimento con cui dispone il divieto provvisorio di guida di cui all'articolo 162. Nei casi di cui al comma 3, lettera c), il Prefetto dispone la revisione con il provvedimento di cui all'articolo 75, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309.	*Art 128* *1-sexies. Può essere disposta la revisione della patente di guida nei confronti delle persone a cui siano state applicate le misure amministrative di cui all'articolo 75 del decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309. Il prefetto dispone la revisione con il provvedimento di cui all'articolo 75, comma 4, del decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309.*	
5. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni del presente articolo, gli organi di polizia stradale che hanno accertato illeciti da cui deriva la revisione della patente o di altro titolo abilitativo, segnalano agli Uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o al Prefetto l'accertamento della violazione, anche se essa non è oggetto di contestazione definita. Quando rilevano casi rientranti nelle ipotesi di cui al comma 2, lettere c) e d), i medici curanti ne danno comunicazione, senza indugio, agli Uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	*Art. 186* *5. Per i conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, l'accertamento del tasso alcoolemico viene effettuato, su richiesta degli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, da parte delle strutture sanitarie di base o di quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate.* *Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di Polizia stradale la relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge.* *Copia della certificazione di cui al periodo precedente deve essere tempestivamente trasmessa, a cura dell'organo di polizia che ha proceduto agli accertamenti, al prefetto del luogo della commessa violazione per gli eventuali provvedimenti di competenza.*	

	Art. 128 *1-bis. I responsabili delle unità di terapia intensiva o di neurochirurgia sono obbligati a dare comunicazione dei casi di coma di durata superiore a 48 ore agli uffici provinciali del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici. (omissis)* *1-quinquies. Si procede ai sensi del comma 1-bis anche nel caso in cui i medici di cui all'articolo 119, comma 2, anche in sede di accertamenti medico-legali diversi da quelli di cui al predetto articolo, accertino la sussistenza, in soggetti già titolari di patente, di patologie incompatibili con l'idoneità alla guida ai sensi della normativa vigente*	
6. Il provvedimento con il quale il titolare di patente o altro titolo abilitativo è invitato a sottoporsi a visite o esami di revisione è notificato all'interessato con le forme di cui all'articolo 142.	**Nuova introduzione**	**Trattasi di precisazione di carattere procedurale.**
7. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 170, comma 12, qualora l'interessato non prenoti la visita medica o non presenti l'istanza per sostenere l'esame di idoneità tecnica di cui al comma 1 nei termini prescritti, il titolare della patente è sottoposto al divieto di guida di cui all'articolo 135, comma 1, lettera a), fino al superamento dell'esame o della visita con esito favorevole. Il divieto decorre dal giorno successivo al termine di cui al comma 1 senza necessità di adozione di un apposito provvedimento da parte dell'ufficio	*Art. 128* *2. Nei confronti del titolare di patente di guida che non si sottoponga, nei termini prescritti, agli accertamenti di cui ai commi da 1 a 1-quater è sempre disposta la sospensione della patente di guida fino al superamento degli accertamenti stessi con esito favorevole. La sospensione decorre dal giorno successivo allo scadere del termine indicato nell'invito a sottoporsi ad accertamento ai fini della revisione, senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici provinciali o del prefetto. (omissis).*	

territorialmente competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o del Prefetto ed è annotato nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. Al medesimo divieto di guida è sottoposto il titolare della patente che risulti assente alla visita medica o alla prova d'esame di idoneità tecnica, tempestivamente prenotate.	*Le disposizioni del presente comma si applicano anche a chiunque circoli dopo essere stato dichiarato temporaneamente inidoneo alla guida, a seguito di un accertamento sanitario effettuato ai sensi dei citati commi da 1 a 1-quater.*	
8. Nei casi di cui all'articolo 170, comma 2, quando è stata disposta la visita medica ai sensi del comma 3, e, all'esito della stessa, il conducente è ritenuto idoneo alla guida, la durata della validità della patente non può essere superiore a un anno. La durata della validità della patente non può eccedere i tre anni alla successiva conferma e i cinque anni alle conferme successive alla seconda. Resta fermo, negli altri casi, quanto previsto dall'articolo 187.	*Art. 187* *6-quater. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 126, nei casi in cui sia stata disposta la visita medica ai sensi dei commi 6 e 8 del presente articolo, qualora il conducente sia ritenuto idoneo alla guida, la durata della validità della patente non può essere superiore a un anno. Alla successiva conferma, la durata della validità della patente non può eccedere tre anni e cinque anni alle conferme successive.*	
9. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche ai titolari di patente rilasciata da altro Stato membro dell'Unione europea che hanno acquisito la residenza anagrafica in Italia. Al tal fine, nel provvedimento che invita il titolare di patente a sottoporsi a visita o esame di revisione è imposto l'obbligo di convertire la patente di guida in patente italiana.	*Art. 136-bis* *4. Nei confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbiano acquisito residenza in Italia ai sensi dell'articolo 118-bis si applicano le disposizioni di cui all'articolo 128. A tale fine è fatto obbligo al titolare di procedere al riconoscimento o alla conversione della patente posseduta prima di sottoporsi alla revisione*	
10. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano anche ai certificati di idoneità alla guida dei filoveicoli per fatti derivanti dalla guida degli stessi.	**Nuova introduzione**	

11. Della revoca della patente militare o di servizio, di cui all'articolo 34, per incapacità tecnica, accertata, a seguito del procedimento di revisione, da apposita commissione secondo le disposizioni degli ordinamenti interni delle amministrazioni di appartenenza dell'intestatario, è data tempestiva informazione al competente Ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'eventuale adozione di provvedimenti di revisione ai sensi del presente articolo.		

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 155 *Sospensione e revoca dei documenti di guida e dei titoli abilitativi e dei documenti di circolazione per mancanza dei requisiti*		
1. Fuori dai casi di cui all'articolo 135, la patente di guida e ogni altro titolo abilitativo rilasciato in Italia è sempre revocato dagli Uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quando il titolare: a) non è in possesso, con carattere permanente, dei requisiti fisici e psichici prescritti; b) non risulta più idoneo, all'esito di revisione effettuata ai sensi dell'articolo 154; c) ha ottenuto la sostituzione della propria patente con altra rilasciata da uno Stato estero.	*Art. 130* *1. La patente di guida è revocata dai competenti uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri:* *a) quando il titolare non sia in possesso, con carattere permanente, dei requisiti fisici e psichici prescritti;* *b) quando il titolare, sottoposto alla revisione ai sensi dell'art. 128, risulti non più idoneo;* *c) quando il titolare abbia ottenuto la sostituzione della propria patente con altra rilasciata da uno Stato estero*	
2. Fuori dai casi di cui all'articolo 135, e fatto salvo quanto diversamente previsto	*Art. 129*	

dall'articolo 170, comma 12, gli Uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dispongono la sospensione a tempo indeterminato della patente di guida e di ogni altro titolo abilitativo rilasciato in Italia quando, in sede di accertamento sanitario per la conferma di validità o per la revisione disposta ai sensi dell'articolo154, risulta la temporanea perdita dei requisiti fisici e psichici. Nelle ipotesi di cui al presente comma, la patente è sospesa fino a quando l'interessato non produce la certificazione della commissione medica locale attestante il recupero dei prescritti requisiti psicofisici.	*2. La patente di guida è sospesa a tempo indeterminato qualora, in sede di accertamento sanitario per la conferma di validità o per la revisione disposta ai sensi dell'art. 128, risulti la temporanea perdita dei requisiti fisici e psichici di cui all'art. 119. In tal caso la patente è sospesa fintanto che l'interessato non produca la certificazione della Commissione medica locale attestante il recupero dei prescritti requisiti psichici e fisici.*	
3. In caso di revoca della patente di guida, è revocata anche la carta di qualificazione del conducente o il certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB.	*Decreto legislativo 21/11/2005, n. 286* *Art. 23* *3. (omissis) In caso di revoca della patente di guida è revocata anche la carta di qualificazione del conducente o il certificato di abilitazione professionale di tipo KB.*	
4. Fuori dai casi di cui all'articolo 131, l'immatricolazione in Italia di un veicolo è sempre revocata dagli Uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quando, a seguito di visita di revisione, è ritenuto non più idoneo a circolare ovvero quando vengono a mancare i requisiti amministrativi che ne avevano consentito l'immatricolazione.	**Nuova introduzione**	**La disposizione è funzionale a garantire una maggiore sicurezza della circolazione nei casi in cui a seguito di revisione il veicolo presenti gravi irregolarità.**
5. I provvedimenti con cui sono adottate le misure di cui ai commi 1, 2 e 3 sono notificati agli	**Nuova introduzione**	**Trattasi di precisazione di**

interessati nelle forme di cui all'articolo 142. Il provvedimento con cui è adottata la revoca di cui al comma 4 è in ogni caso notificato al proprietario del veicolo anche quando esso non è nella sua disponibilità.		**carattere procedurale.**
6. Avverso i provvedimenti con cui sono adottate le misure di cui ai commi 1, lettere b) e c), 2, 3 e 4 è ammesso ricorso gerarchico al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che decide con proprio decreto. Il predetto decreto è comunicato all'interessato e ai competenti Uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per gli adempimenti conseguenti. Se il ricorso è accolto, il documento è restituito all'interessato.	*Art. 129* *4. Il provvedimento di sospensione della patente di cui al comma 2 è atto definitivo.* *Art. 130* *2-bis. Il provvedimento di revoca della patente disposto ai sensi del comma 1 nell'ipotesi in cui risulti la perdita, con carattere permanente, dei requisiti psichici e fisici prescritti, è atto definitivo. Negli altri casi di revoca di cui al comma 1, è ammesso ricorso al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Il provvedimento del Ministro è comunicato all'interessato e ai competenti uffici del Dipartimento dei trasporti terrestri. Se il ricorso è accolto, la patente è restituita all'interessato.*	
7. Nei casi indicati dal comma 1, quando cessano i motivi che avevano determinato il provvedimento di revoca della patente di guida, l'interessato in possesso dei requisiti psichici e fisici previsti per la conferma di validità può conseguire, previo superamento dell'esame, una patente di guida di categoria non superiore a quella di cui era titolare in precedenza. Nei casi di cui al primo periodo, non si applicano i criteri di propedeuticità previsti	*Art. 130* *2. Allorché siano cessati i motivi che hanno determinato il provvedimento di revoca della patente di guida, l'interessato può direttamente conseguire, per esame e con i requisiti psichici e fisici previsti per la conferma di validità, una patente di guida di categoria non superiore a quella della patente revocata, senza che siano operanti i criteri di propedeuticità previsti dall'art. 116 per il conseguimento delle patenti*	

per il conseguimento delle patenti delle categorie C, D ed E. Le limitazioni di guida per i neopatentati si applicano con riferimento alla data di rilascio della patente revocata.	*delle categorie C, D ed E. Le limitazioni di cui all'art. 117 si applicano con riferimento alla data di rilascio della patente revocata.*	
8. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano anche ai certificati di idoneità alla guida dei filoveicoli per fatti derivanti dalla guida degli stessi.	*art. 118* *9. Le disposizioni relative alla sospensione e alla revoca della patente di guida di cui agli articoli 129 e 130 si applicano anche ai certificati di idoneità alla guida dei filoveicoli per fatti derivanti dalla guida degli stessi.*	
Articolo 156 *Provvedimenti per mancanza dei requisiti soggettivi per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di biciclette a pedalata assistita*		
1. Fuori dai casi di cui all'articolo 135, e fermo restando quanto previsto dall'articolo 75, comma 1, lettera a), del decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, il Prefetto può disporre la revoca della patente di guida rilasciata in Italia nei confronti di coloro che, successivamente al rilascio, si trovano nelle condizioni soggettive che impediscono il conseguimento della patente ai sensi dell'articolo 175. La revoca non può essere disposta se sono trascorsi più di tre anni dalla data di applicazione delle misure di sicurezza personali o delle misure di prevenzione o dalla data del passaggio in	*Art. 120* *2. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 75, comma 1, lettera a), del citato testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990, se le condizioni soggettive indicate al primo periodo del comma 1 del presente articolo intervengono in data successiva al rilascio, il prefetto provvede alla revoca della patente di guida. La revoca non può essere disposta se sono trascorsi più di tre anni dalla data di applicazione delle misure di prevenzione, o di quella del passaggio in giudicato della sentenza di condanna per i reati indicati al primo periodo del medesimo comma 1.*	**Rispetto a quanto previsto dal vigente codice, è stata introdotta la natura discrezionale del provvedimento prefettizio di revoca della patente per indegnità morale, disciplinata dall'articolo in esame, in coerenza con la giurisprudenza della Corte costituzionale, che in più occasioni ha**

giudicato della sentenza di condanna per i reati indicati nell'articolo 175, comma 1.		**dichiarato l'illegittimità costituzionale del vigente articolo 120, nella parte in cui prevede il carattere vincolato e non discrezionale della revoca della patente per ipotesi di indegnità morale (vedi Corte Cost. n. 22/2018, 24/2020 e 99/2020).** **Ciò in quanto la misura in questione non ha natura sanzionatoria, né costituisce conseguenza accessoria della violazione di disposizioni di legge, ma rinviene la sua ratio nella constatazione dell'insussistenza dei requisiti morali prescritti per il conseguimento del documento di guida.**
2. Il destinatario del provvedimento di revoca di cui al comma 1 non può conseguire una nuova patente di guida, neanche per conversione da	*Art. 120* *3. La persona destinataria del provvedimento di revoca di cui al comma 2 non può conseguire una*	

patente rilasciata all'estero, prima di tre anni dalla revoca. In ogni caso, il conseguimento di una nuova patente di guida è subordinato all'assenza delle situazioni preclusive al rilascio di cui all'articolo 175.	*nuova patente di guida prima che siano trascorsi almeno tre anni. In ogni caso, ai fini del conseguimento della nuova patente di guida, non devono sussistere le situazioni preclusive di cui al comma 1.*	
3. Nei confronti dei soggetti che sono privi dei requisiti soggettivi richiesti per il rilascio della patente di cui al comma 2, il giudice, con la sentenza di condanna o con l'applicazione di una misura di sicurezza o di prevenzione, ovvero il Prefetto, con l'irrogazione dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera a), e 75-bis, comma 1, lettera f), del decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990, può disporre anche l'interdizione dalla conduzione delle biciclette a pedalata assistita e dei cicli a propulsione, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi Il Prefetto può disporre le misure di cui al primo periodo anche in caso di adozione di un provvedimento di revoca.	*Art. 120* *6-bis. Nei confronti dei soggetti indicati dal comma 1, il giudice con la sentenza di condanna o con l'applicazione di una misura di sicurezza o di prevenzione, ovvero il prefetto con l'irrogazione dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera a), e 75-bis, comma 1, lettera f), del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990, può disporre l'interdizione dalla conduzione dei velocipedi a pedalata assistita di cui all'articolo 50, comma 1, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi e, per i soggetti destinatari dei predetti divieti, per tutta la loro durata. Nell'ipotesi di cui al comma 2, il prefetto con il provvedimento di revoca della patente di guida può disporre l'applicazione dell'ulteriore misura dell'interdizione dalla conduzione dei predetti velocipedi. Avverso il provvedimento interdittivo del prefetto è ammesso ricorso ai sensi del comma 4. La violazione della misura interdittiva di cui al presente comma è punita con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.000 a euro 7.000 ed è disposta la confisca del mezzo.*	
4. Le disposizioni dei commi 1, 2 e 3 si applicano anche nei confronti dei soggetti titolari di patente rilasciata all'estero. In tali casi, in luogo della	**Nuova introduzione**	**La disposizione è finalizzata ad evitare che il soggetto in**

revoca si applica un divieto permanente di guida per tutto il periodo di durata della revoca.		**possesso di patente non italiana non possa essere destinatario della sanzione.**
5. Avverso i provvedimenti di cui ai commi 1, 2 e 3 adottati dal Prefetto è ammesso il ricorso al Ministro dell'interno, il quale decide con proprio decreto entro sessanta giorni.	*Art. 120* *4. Avverso i provvedimenti di diniego di cui al comma 1 e i provvedimenti di cui al comma 2 è ammesso il ricorso al Ministro dell'interno il quale decide, entro sessanta giorni, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.*	
Articolo 157 *Revisione straordinaria dei veicoli*		
1. In occasione delle attività di rilievo dei sinistri stradali ovvero di accertamento di violazioni, gli organi di polizia stradale segnalano agli Uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la presenza di danni, alterazioni, manomissioni o comunque di situazioni di inefficienza dei veicoli immatricolati in Italia, che riguardano le caratteristiche costruttive e funzionali e i dispositivi di equipaggiamento essenziali per la sicurezza del veicolo. Ferme restando le sanzioni amministrative previste per le violazioni rilevabili, la stessa segnalazione è effettuata anche quando: a) i veicoli muniti di certificato ATP o certificato di approvazione per il trasporto di merci pericolose circolano con il certificato di validità scaduto; b) i veicoli ad alimentazione GPL, LNG o metano circolano con le relative bombole non revisionate entro i termini prescritti.	*Art. 80* *7. In caso di incidente stradale nel quale i veicoli a motore o rimorchi abbiano subito gravi danni in conseguenza dei quali possono sorgere dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione, gli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, commi 1 e 2, intervenuti per i rilievi, sono tenuti a darne notizia al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri per la adozione del provvedimento di revisione singola.*	

2. Fuori dei casi di cui al comma 1, gli Uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche su segnalazione degli organi di polizia stradale, quando sorgano dubbi sulla persistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità ed inquinamento prescritti, possono ordinare in qualsiasi momento la revisione di singoli veicoli.	*Art. 80* *5. Gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, anche su segnalazione degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, qualora sorgano dubbi sulla persistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità ed inquinamento prescritti, possono ordinare in qualsiasi momento la revisione di singoli veicoli.*	
3. Nei casi di cui al comma 1, gli Uffici competenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dispongono la revisione straordinaria del veicolo con provvedimento che deve essere notificato al proprietario del veicolo stesso nelle forme di cui all'articolo 142. I medesimi Uffici possono autorizzare la revisione anche presso officine autorizzate ai sensi dell'articolo 235.	**Nuova introduzione**	**Trattasi di disposizione di carattere procedurale.**
4. Il proprietario sottopone il veicolo alla visita di revisione entro i termini indicati nel provvedimento di cui al comma 2, decorrenti dalla relativa data di notifica. Se il proprietario non sottopone il veicolo alla visita ai sensi del primo periodo, ovvero non provvede alla prenotazione della revisione nei termini prescritti, il veicolo non può circolare sul territorio nazionale fino al superamento degli accertamenti richiesti con esito favorevole. Il divieto decorre dal giorno successivo alla scadenza del termine indicato nell'invito a sottoporsi a revisione, senza necessità di adozione di un ulteriore provvedimento da parte dei competenti uffici periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o del Prefetto ed è	**Nuova introduzione**	**La disposizione ricalca il contenuto della sospensione dalla circolazione, semplificando il relativo procedimento.**

annotato nell'Archivio nazionale dei veicoli. Il divieto concorre con le eventuali ulteriori sanzioni accessorie riguardanti il veicolo che, in ogni caso, prevalgono sullo stesso.		
Articolo 158 *Misure cautelari per inottemperanza degli obblighi dei costruttori, degli importatori e dei distributori*		
1. Ferma restando l'applicazione delle sanzioni amministrative di cui al titolo II, Capo X, in caso di violazione degli obblighi di cui al Capo I del Titolo VI a carico dei costruttori, degli importatori e dei distributori, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti diffida con provvedimento motivato il soggetto inadempiente a provvedere alle prescrizioni omesse entro novanta giorni e, in caso di inottemperanza alla diffida, adotta i provvedimenti cautelari necessari a garantire la tutela della sicurezza della circolazione stradale.	**Nuova introduzione**	

TITOLO IV

DEI REATI

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

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 159 *Accertamento e cognizione dei reati previsti dal presente codice e connessione obiettiva* 1. Per le violazioni del presente Codice che costituiscono reato, l'agente o l'organo accertatore è tenuto, senza ritardo, a dare notizia del reato al pubblico ministero, ai sensi dell'articolo 347 del codice di procedura penale. 2. Quando da una violazione prevista dal presente codice derivi un reato contro la persona, l'agente o l'organo accertatore deve dare notizia al pubblico ministero, ai sensi del comma 1. 3. La sentenza o il decreto definitivi sono comunicati dal cancelliere al Prefetto del luogo in cui è stato commesso il fatto. 4. Qualora l'esistenza di un reato dipenda dall'accertamento di una violazione non costituente reato e per questa non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta, il giudice penale competente a conoscere del	**Art. 220 commi 1, 2 e 3** 1. Per le violazioni che costituiscono reato, l'agente od organo accertatore è tenuto, senza ritardo, a dare notizia del reato al pubblico Ministero, ai sensi dell'art. 347 del codice di procedura penale. 3. Quando da una violazione prevista dal presente codice derivi un reato contro la persona, l'agente od organo accertatore deve dare notizia al pubblico Ministero, ai sensi del comma 1. 2. La sentenza o il decreto definitivi sono comunicati dal cancelliere al prefetto del luogo di residenza. La sentenza o il decreto definitivi di condanna sono annotati a cura della prefettura sulla patente del trasgressore. **Art. 221** 1. Qualora l'esistenza di un reato dipenda dall'accertamento di una violazione non costituente reato e per questa non sia stato effettuato il	**L'annotazione sulla patente prevista dall'ultimo periodo del comma 2 dell'art. 220 vigente è venuta meno con l'introduzione della patente in formato card.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

reato è anche competente a decidere sulla predetta violazione e ad applicare con la sentenza di condanna la sanzione stabilita dalla legge per la violazione stessa. La competenza del giudice penale in ordine alla violazione amministrativa cessa se il procedimento penale si chiude per estinzione del reato o per difetto di una condizione di procedibilità. Si applicano le disposizioni di cui al comma 5. 5. L'autorità giudiziaria, in tutte le ipotesi in cui ravvisa solo una violazione amministrativa, rimette gli atti all'ufficio o comando che ha comunicato la notizia di reato, perché si proceda contro il trasgressore ai sensi delle disposizioni del titolo III. In tali casi i termini ivi previsti decorrono dalla data della ricezione degli atti da parte dell'ufficio o comando suddetti.	pagamento in misura ridotta, il giudice penale competente a conoscere del reato è anche competente a decidere sulla predetta violazione e ad applicare con la sentenza di condanna la sanzione stabilita dalla legge per la violazione stessa. 2. La competenza del giudice penale in ordine alla violazione amministrativa cessa se il procedimento penale si chiude per estinzione del reato o per difetto di una condizione di procedibilità. Si applica la disposizione di cui al comma 4 dell'art. 220. **Art. 220, comma 4** 4. L'autorità giudiziaria, in tutte le ipotesi in cui ravvisa solo una violazione amministrativa, rimette gli atti all'ufficio o comando che ha comunicato la notizia di reato, perché si proceda contro il trasgressore ai sensi delle disposizioni del capo I del presente titolo. In tali casi i termini ivi previsti decorrono dalla data della ricezione degli atti da parte dell'ufficio o comando suddetti.	
Articolo 160 *Sanzioni amministrative accessorie riguardanti la guida e conseguenti all'accertamento di reati* 1. Qualora da una violazione delle norme di cui al presente codice derivino danni alle	**Art. 222 comma 1** 1. Qualora da una violazione delle norme di cui al presente codice derivino danni alle persone, il giudice applica con la	**Riformulato facendo ora riferimento alla sanzione**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

persone, il giudice, con la sentenza di condanna, ovvero adottata a norma dell'articolo 444 del codice di procedura penale, applica le sanzioni amministrative pecuniarie previste dal presente codice per le quali non sia stato effettuato il pagamento in misura ridotta, nonché la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida nella misura determinata dal presente articolo. Il giudice determina la durata del divieto di guida, nonché, nei casi divieto di guida permanente, la durata del divieto di conseguire un nuovo titolo abilitativo, tenuto conto della gravità dei danni prodotti.	sentenza di condanna le sanzioni amministrative pecuniarie previste, nonché le sanzioni amministrative accessorie della sospensione o della revoca della patente.	**amministrativa accessoria del divieto di guida nella misura determinata dal presente articolo, sulla base della gravità dei danni prodotti.**
2. Alla condanna, ovvero all'applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'articolo 444 del codice di procedura penale, per il reato di cui all'articolo 589-*bis* del codice penale, consegue il divieto di guida permanente, salvo quanto previsto dal comma 4. Per i titolari di patente rilasciata in Italia, il divieto di guida permanente comporta la revoca della patente o di altro titolo abilitativo con divieto di conseguirne una nuova, anche per conversione di patente estera, prima che sia decorso un periodo di tempo pari a:	**Art. 222 comma 2** 2. (*omissis*) Alla condanna, ovvero all'applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'articolo 444 del codice di procedura penale, per i reati di cui agli articoli 589-bis (*omissis*) del codice penale consegue la revoca della patente di guida. La disposizione del quarto periodo si applica anche nel caso in cui sia stata concessa la sospensione condizionale della pena.	**Riformulato indicando il divieto di guida permanente.** **Inserito il riferimento alla circostanza che nel divieto di conseguire una nuova patente è ricompresa anche la conversione di patente estera.**
Per i titolari di patente rilasciata in Italia, il divieto di guida permanente comporta la revoca della patente o di altro titolo abilitativo con divieto di conseguirne una	**Art. 222 comma 3-ter** 3-ter. Nel caso di applicazione della sanzione accessoria di cui al quarto periodo del comma 2 del presente articolo per i reati di cui agli articoli 589-bis, primo comma, (*omissis*) del codice penale, l'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima che siano decorsi cinque anni dalla revoca.	**La Corte costituzionale con sentenza n. 88/2019 ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 222, comma 2, cds (da dove sono riprese le disposizioni**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

nuova, anche per conversione di patente estera, prima che sia decorso un periodo di tempo pari a: a) cinque anni per il reato di cui all'articolo 589-bis, primo comma, del codice penale. Il periodo è aumentato: 1) fino a dieci anni nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di cui all'articolo 170, commi 1 e 2; 2) fino a dodici anni quando ricorra l'aggravante di cui all'articolo 589-ter codice penale; b) quindici anni, per i reati di cui all'articolo 589-bis, secondo, terzo e quarto comma, del codice penale. Il periodo è aumentato: 1) fino a venti anni nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di cui all'articolo 170, commi 1 e 2; 2) fino a trenta anni quando ricorra l'aggravante di cui all'articolo 589-ter codice penale;	Tale termine è raddoppiato nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di cui all'articolo 186, commi 2, lettere b) e c), e 2-bis, ovvero di cui all'articolo 187, commi 1 e 1- bis, del presente codice. Il termine è ulteriormente aumentato sino a dodici anni nel caso in cui l'interessato non abbia ottemperato agli obblighi di cui all'articolo 189, comma 1, e si sia dato alla fuga. **Art. 222 comma 3-bis** 3-bis. Nel caso di applicazione della sanzione accessoria di cui al quarto periodo del comma 2 del presente articolo per i reati di cui all'articolo 589-bis, secondo, terzo e quarto comma, del codice penale, l'interessato non può conseguire una nuova patente prima che siano decorsi quindici anni dalla revoca; (*omissis*) Tale termine è elevato a venti anni nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di cui all'articolo 186, commi 2, lettere b) e c), e 2-bis, ovvero di cui all'articolo 187, commi 1 e 1-bis, del presente codice. Il termine è ulteriormente aumentato sino a trenta anni nel caso in cui l'interessato non abbia ottemperato agli obblighi di cui all'articolo 189, comma 1, del presente codice, e si sia dato alla fuga.	**inerenti al divieto di guida permanente – revoca) nella parte in cui prevede la revoca automatica in caso di condanna per i reati di omicidio stradale e lesioni stradali (artt. 589-bis e 590-bis cp) non aggravati.** **In accoglimento dei rilievi formulati in sede di consultazione, è stato riformulato l'articolo al fine di rendere chiara la discrezionalità del giudice nell'applicazione della sanzione accessoria del divieto di guida permanente (vedi inserimento locuzione "fino a"), anche recependo quanto previsto dalla Corte costituzionale con sentenza n. 88/2019.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

c) dieci anni per il reato di cui all'articolo 589-bis, quinto comma, del codice penale. Il periodo è aumentato: 1) fino a venti anni nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di cui all'articolo 170, commi 1 e 2; 2) fino a trenta anni quando ricorra l'aggravante di cui all'articolo 589-ter codice penale. 3. Alla condanna, ovvero all'applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'articolo 444 del codice di procedura penale, per i reati di cui all'articolo 590-bis del codice penale, consegue il divieto di guida permanente, salvo quanto previsto dal comma 4.	**Art. 222 comma 3-bis** 3-bis. (*omissis*) per il reato di cui all'articolo 589-bis, quinto comma, del codice penale, l'interessato non può conseguire una nuova patente prima che siano decorsi dieci anni dalla revoca. Tale termine è elevato a venti anni nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di cui all'articolo 186, commi 2, lettere b) e c), e 2-bis, ovvero di cui all'articolo 187, commi 1 e 1-bis, del presente codice. Il termine è ulteriormente aumentato sino a trenta anni nel caso in cui l'interessato non abbia ottemperato agli obblighi di cui all'articolo 189, comma 1, del presente codice, e si sia dato alla fuga. **Art. 222 comma 2** 2. (*omissis*) Alla condanna, ovvero all'applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'articolo 444 del codice di procedura penale, per i reati di cui agli articoli (*omissis*) 590-bis del codice penale consegue la revoca della patente di guida. **Art. 222 comma 2** *(omissis)* per i reati di cui agli articoli 590-bis *(omissis)* del codice penale consegue la revoca della patente di guida	**Riformulato indicando il divieto di guida permanente.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Per i titolari di patente rilasciata in Italia, il divieto di guida permanente comporta la revoca della patente o di altro titolo abilitativo con divieto di conseguirne una nuova, anche per conversione di patente estera, prima che sia decorso un periodo di tempo pari a cinque anni. Il periodo è aumentato: a) fino a dieci anni nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di cui all'articolo 170, commi 1 e 2; b) fino a dodici anni quando ricorra l'aggravante di cui all'articolo 590-ter codice penale; 4. Alla condanna, ovvero all'applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'articolo 444 del codice di	**Art. 222 comma 3-ter** 3-ter. Nel caso di applicazione della sanzione accessoria di cui al quarto periodo del comma 2 del presente articolo per i reati di cui agli articoli (*omissis*) 590-bis del codice penale, l'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima che siano decorsi cinque anni dalla revoca. Tale termine è raddoppiato nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di cui all'articolo 186, commi 2, lettere b) e c), e 2-bis, ovvero di cui all'articolo 187, commi 1 e 1- bis, del presente codice. Il termine è ulteriormente aumentato sino a dodici anni nel caso in cui l'interessato non abbia ottemperato agli obblighi di cui all'articolo 189, comma 1, e si sia dato alla fuga.	**Inserito il riferimento ai titolari di patente rilasciata in Italia, la revoca anche degli altri titoli abilitativi, nonché il riferimento alla circostanza che nel divieto di conseguire una nuova patente è ricompresa anche la conversione di patente estera.** **La Corte costituzionale con sentenza n. 88/2019 ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 222, comma 2, cds (da dove sono riprese le disposizioni inerenti al divieto di guida permanente – revoca) nella parte in cui prevede la revoca automatica in caso di condanna per i reati di omicidio stradale e lesioni stradali (artt. 589-bis e 590-bis cp) non aggravati.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

procedura penale, per il reato di cui all'articolo 589-bis, primo, quarto, quinto e sesto comma, del codice penale, il giudice, tenuto conto degli elementi di cui al comma 1, può disporre che il divieto di guida abbia una durata non superiore a quattro anni. Alla condanna, ovvero all'applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'articolo 444 del codice di procedura penale, per il reato di cui all'articolo 590-bis, primo, quarto, quinto e sesto comma, del codice penale, il giudice, tenuto conto degli elementi di cui al comma 1, può disporre che il divieto di guida abbia una durata non superiore a due anni. 5. Alla condanna, ovvero all'applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'articolo 444 del codice di procedura penale, per il reato di cui all'articolo 590, primo comma, del codice penale, consegue il divieto di guida da quindici giorni a tre mesi.	**Art. 222, comma 2** 2. Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa la sospensione della patente è da quindici giorni a tre mesi.	**Riformulato indicando il divieto di guida.** **Riformulato facendo riferimento soltanto al primo comma dell'articolo 590 c.p. (*Chiunque cagiona ad altri per colpa una lesione personale è punito con la reclusione fino a tre mesi o con la multa fino a euro 309*.)** **L'omicidio colposo e le lesioni colpose gravi o gravissime cagionati in violazione delle norme sulla circolazione stradale sono puniti dagli artt. 589-bis e 590-bis, pertanto il richiamo all'omicidio colposo e alle lesioni personali colpose di cui all'art. 222, comma 2, cds non è più coerente.**
Se il fatto è commesso in stato di ebbrezza ai sensi dell'articolo 170, comma 1, lettera	**Nuova introduzione**	**La norma vigente nulla dispone in merito all'aumento della sanzione accessoria nel caso in cui le lesioni colpose lievi o lievissime siano aggravate dallo stato di ebbrezza o dallo stato di alterazione. Qui si introduce**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

b) o in stato di alterazione per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, la sanzione accessoria del divieto di guida ivi prevista è aumentata da un terzo alla metà.		**un aumento della durata del divieto di guida coerentemente con gli aumenti previsti in analoghe situazioni per i reati di omicidio stradale e lesioni colpose stradali.**
	Art. 222, comma 3-quater 3-quater. Per i titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato estero, il prefetto del luogo della commessa violazione adotta un provvedimento di inibizione alla guida sul territorio nazionale valido per il medesimo periodo previsto dal sesto periodo del comma 2. (*Il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza divenuta irrevocabile ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di quindici giorni, ne trasmette copia autentica al prefetto competente per il luogo della commessa violazione, che emette provvedimento di revoca della patente e di inibizione alla guida sul territorio nazionale, per un periodo corrispondente a quello per il quale si applica la revoca della patente, nei confronti del soggetto contro cui è stata pronunciata la sentenza*.) L'inibizione alla guida sul territorio nazionale è annotata nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui all'articolo 225 del presente codice per il tramite del collegamento informatico integrato di cui al comma 7 dell'articolo 403 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.	**Riformulato facendo riferimento al divieto di guida permanente.**
6. Per i titolari di patenti rilasciate all’estero, il divieto di guida permanente comporta il divieto sul territorio nazionale di guidare veicoli per cui è richiesta la patente per un periodo corrispondente al divieto di conseguire un nuovo titolo abilitativo in caso di revoca.		**Vedi articoli 162 e 164** **Riformulato collegando la facoltà del giudice alle ipotesi**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

7. In luogo della sanzione accessoria del divieto di guida a tempo determinato nei casi di cui al presente articolo, il giudice può applicare la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida permanente nell'ipotesi di recidiva reiterata specifica verificatasi entro il periodo di cinque anni a decorrere dalla data della condanna definitiva per il primo reato. In tali casi, il giudice determina la durata della revoca della patente per un periodo non inferiore a due anni e non superiore a tre anni.	**Art. 222, comma 3** 3. Il giudice può applicare la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente nell'ipotesi di recidiva reiterata specifica verificatasi entro il periodo di cinque anni a decorrere dalla data della condanna definitiva per la prima violazione.	**in cui è prevista la sanzione accessoria del divieto di guida a tempo determinato.**
Articolo 161 *Disposizioni generali sulla sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida conseguente all'accertamento di violazioni* 1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 160, nei casi in cui il presente titolo prevede l'applicazione del divieto di guida, si applicano le disposizioni di cui al presente articolo. 2. La sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida di durata non superiore a quattro anni è diminuita fino a un terzo nel caso di applicazione della pena ai sensi degli articoli 444 e seguenti del codice di procedura penale.	**Art. 222, comma 2-bis** 2-bis. La sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente fino a quattro anni è diminuita fino a un terzo nel caso di applicazione della pena ai sensi degli articoli 444 e seguenti del codice di procedura penale. **Nuova introduzione**	**Riformulato facendo riferimento al divieto di guida permanente.** **La disposizione serve a chiarire la sanzione applicabile in caso di circolazione durante il periodo di vigenza del divieto di guida, oggi prevista dall'art. 218 per la sospensione della patente. La**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

3. È vietato circolare alla guida di veicoli che richiedono la patente di guida o altro titolo abilitativo durante il periodo in cui è disposto il divieto di guida. Si applicano le disposizioni dell'articolo 135, commi 10 e 12. La guida durante il periodo di tempo in cui è efficace il divieto di guida permanente è considerata come guida senza aver mai conseguito la patente.		**patente revocata è considerata come mai conseguita dall'art. 116, comma 15, che sanziona la guida senza patente.**
4. La sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida è applicata anche nei casi di concessione della sospensione condizionale della pena. Nei casi di cui all'articolo 131-*bis* del codice penale, il giudice può applicare la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida prevista in relazione alla violazione accertata.	**Art. 222** 2. (*omissis*) La disposizione del quarto periodo si applica anche nel caso in cui sia stata concessa la sospensione condizionale della pena. (*omissis*) **Nuova introduzione**	**La previsione della causa di esclusione della punibilità deriva dagli orientamenti della giurisprudenza secondo cui l'applicazione dell'art. 131-bis codice penale non ha effetti sulle sanzioni accessorie.**
Articolo 162 *Misure cautelari amministrative riguardanti la guida conseguenti all'accertamento di reati ovvero di violazioni da cui derivino danni alle persone* 1. Nelle ipotesi di reato per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida, l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo accertatore dispone l'immediato divieto provvisorio di guida per trenta giorni e comunica l'adozione della misura,	**Art. 223, comma 1** 1. Nelle ipotesi di reato per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria della sospensione o della revoca della patente di guida, l'agente o l'organo accertatore della violazione ritira immediatamente la patente e la trasmette, unitamente al rapporto, entro dieci giorni, tramite il proprio comando o	**Riformulato in quanto ora viene sostituito il ritiro con il divieto di guida provvisorio fino a 30 giorni (il termine è stato previsto in funzione della tempistica procedimentale ed evitare che il titolare della patente possa utilizzarla per scadenza dei termini prima che il prefetto**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

unitamente alla sommaria descrizione dei fatti che ne hanno determinato l'applicazione, entro dieci giorni, alla Prefettura-ufficio territoriale del Governo del luogo in cui è stato commesso il reato. Il prefetto, nei venti giorni successivi alla ricezione della comunicazione di cui al primo periodo, nelle more della definizione del giudizio, dispone il divieto provvisorio di guida fino ad un massimo di due anni.	ufficio, alla prefettura-ufficio territoriale del Governo del luogo della commessa violazione. Il prefetto, ricevuti gli atti, dispone la sospensione provvisoria della validità della patente di guida, fino ad un massimo di due anni.	**adotti il provvedimento formale) che il prefetto può confermare estendendolo fino a due anni (come la sospensione cautelare oggi prevista).** **Riformulato ora facendo riferimento alle ipotesi previste dal nuovo art. 160 commi 2, 3 e 4 (art. 589-bis commi 1 2 3, 4 e 5, 590-bis e 590 comma 1 c.p.).**
2. Nelle ipotesi di reato di cui all'articolo 160 commi 2, 3 e 4, l'organo che ha proceduto al rilievo del sinistro stradale dispone l'immediato divieto provvisorio di guida per trenta giorni e comunica l'adozione della misura, unitamente alla sommaria descrizione dei fatti che ne hanno determinato l'applicazione e al verbale di contestazione della violazione, entro dieci giorni, alla prefettura-ufficio territoriale del Governo del luogo in cui si è verificato il sinistro stradale. Il prefetto, nei venti giorni successivi alla comunicazione di cui al primo periodo, nelle more del giudizio, ove sussistano fondati elementi di un'evidente responsabilità, dispone il divieto provvisorio di guida: a) fino ad un massimo di tre anni	**Art. 223, comma 2** 2. Le disposizioni del comma 1 del presente articolo si applicano anche nelle ipotesi di reato di cui all'articolo 222, commi 2 e 3, nonché nei casi previsti dagli articoli 589-bis, secondo, terzo, quarto e quinto comma, e 590-bis del codice penale. La trasmissione della patente di guida, unitamente a copia del rapporto e del verbale di contestazione, è effettuata dall'agente o dall'organo che ha proceduto al rilevamento del sinistro. Il prefetto, ricevuti gli atti, dispone, ove sussistano fondati elementi di un'evidente responsabilità, la sospensione provvisoria della validità della patente di guida fino ad un massimo di tre anni. Nei casi di cui agli articoli 589-bis, secondo, terzo, quarto e quinto comma, e 590- bis del codice penale il prefetto, ricevuti gli atti, dispone, ove sussistano fondati elementi di un'evidente responsabilità, la	**Alla luce delle modifiche apportate al comma 1, non è poi più prevista la trasmissione della patente di guida.** **Indicato un termine entro il quale il Prefetto provvede.** **Riformulato facendo riferimento al divieto provvisorio di guida ed alle ipotesi previste dall'art. 4.I.2 commi 2, 3 e 4 (art. 589-bis commi 1, 2, 3, 4 e 5, 590-bis e 590 comma 1 c.p.).** **Riformulato facendo riferimento al divieto provvisorio di guida.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

nelle ipotesi di cui all'articolo 160, comma 4: b) fino ad un massimo di cinque anni nelle ipotesi di cui all'articolo 160, commi 2 e 3.	sospensione provvisoria della validità della patente di guida fino ad un massimo di cinque anni.	**Disposizione di coordinamento sistematico. Oggi non è chiaro cosa fare nel caso in cui il prefetto non applichi la sospensione cautelare.**
3. In caso di sentenza di condanna non definitiva il divieto provvisorio di guida può essere prorogato fino ad un massimo di dieci anni.	In caso di sentenza di condanna non definitiva, la sospensione provvisoria della validità della patente di guida può essere prorogata fino ad un massimo di dieci anni.	
	Nuova introduzione	
4. Nei casi indicati dai commi 1 e 2, il prefetto, ove rilevi che non sussistano fondati elementi di un'evidente responsabilità, dispone l'immediata cessazione del divieto provvisorio di guida disposto dall'organo accertatore. L'efficacia del divieto di guida provvisorio disposto dall'organo accertatore cessa al momento dell'adozione del provvedimento prefettizio ovvero, in assenza di provvedimento, decorso il termine di cui al secondo periodo del comma 2.	**Art. 223, comma 4** 4. Avverso il provvedimento di sospensione della patente, di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo, è ammessa opposizione, ai sensi dell'articolo 205	**La disposizione serve a chiarire la sanzione applicabile in caso di circolazione durante il periodo di vigenza del divieto di guida, oggi prevista dall'art. 218 per la sospensione della patente.**
5. Avverso i provvedimenti, di cui ai commi 1, 2 è ammesso ricorso al giudice di pace ai sensi dell'articolo 153.	**Art. 223, comma 1** (*omissis*) Il provvedimento, per i fini di cui all'articolo 226, comma 11, è comunicato all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida.	
6. Il divieto provvisorio di guida disposto dall'organo accertatore e dal prefetto è	**Art. 223, comma 2-bis** 2-bis. Qualora la sospensione di cui al	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

comunicato, per via telematica, all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida o, in caso di titolare di patente rilasciata da uno Stato estero, alla banca dati di cui all'articolo 136, comma 10. 7. È vietato circolare durante il periodo in cui è disposto il divieto provvisorio di guida. Si applicano le disposizioni dell'articolo 135, commi 10 e 12.	comma 2, quarto periodo, sia disposta nei confronti di titolare di patente di guida rilasciata da uno Stato estero, il prefetto del luogo della commessa violazione, ricevuti gli atti, nei quindici giorni successivi emette un provvedimento di inibizione alla guida sul territorio nazionale valido per il medesimo periodo previsto dal comma 2, quarto periodo. L'inibizione alla guida sul territorio nazionale è annotata nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui all'articolo 225 del presente codice per il tramite del collegamento informatico integrato di cui al comma 7 dell'articolo 403 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. **Nuova introduzione**	
Articolo 163 *Sanzioni accessorie riguardanti il veicolo conseguenti a reati* 1. Nelle ipotesi di reato per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, l'organo accertatore procede al sequestro ai sensi delle disposizioni dell'articolo 133. Copia del verbale di sequestro è trasmessa, unitamente alla sommaria descrizione dei fatti che ne hanno determinato l'applicazione, entro dieci giorni, dall'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore alla prefettura-ufficio	**Art. 224-ter, commi 1 e 2** a.i.1. Nelle ipotesi di reato per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, l'agente o l'organo accertatore della violazione procede al sequestro ai sensi delle disposizioni dell'articolo 213, in quanto compatibili. Copia del verbale di sequestro è trasmessa, unitamente al rapporto, entro dieci giorni, dall'agente	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

territoriale del Governo del luogo della commessa violazione.	o dall'organo accertatore, tramite il proprio comando o ufficio, alla prefettura-ufficio territoriale del Governo del luogo della commessa violazione. (*omissis*)	
Il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza o il decreto divenuti irrevocabili ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di quindici giorni, ne trasmette copia autentica al prefetto affinché disponga la confisca amministrativa ai sensi delle disposizioni dell'articolo 133.	a.i.2. Nei casi previsti dal comma 1 del presente articolo, il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza o il decreto divenuti irrevocabili ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di quindici giorni, ne trasmette copia autentica al prefetto affinchè disponga la confisca amministrativa ai sensi delle disposizioni dell'articolo 213 del presente codice, in quanto compatibili	**Riformulato ora facendo riferimento al divieto di marcia e al divieto di marcia provvisorio in luogo del fermo**
2. Nelle ipotesi di reato per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria del divieto di marcia del veicolo, l'organo accertatore dispone il divieto provvisorio di marcia del veicolo per trenta giorni, si applicano le disposizioni dell'articolo 131.	**Art. 224-ter, commi 3 e 4** 3. Nelle ipotesi di reato per le quali è prevista la sanzione amministrativa accessoria del fermo amministrativo del veicolo, l'agente o l'organo accertatore della violazione dispone il fermo amministrativo provvisorio del veicolo per trenta giorni, secondo la procedura di cui all'articolo 214, in quanto compatibile.	**La disposizione tiene in considerazione il principio del presofferto.**
Quando la sentenza penale o il decreto di accertamento del reato e di condanna sono irrevocabili, anche se è stata applicata la sospensione della pena, il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza o il decreto, nel termine di quindici giorni, ne trasmette copia autentica all'organo di polizia competente, affinché disponga il divieto di marcia del veicolo ai sensi delle disposizioni dell'articolo 131.	4. Quando la sentenza penale o il decreto di accertamento del reato e di condanna sono irrevocabili, anche se è stata applicata la sospensione della pena, il cancelliere del giudice che ha	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Nella determinazione della durata del divieto, l'organo di polizia tiene conto del periodo di divieto provvisorio di marcia di cui al primo periodo.	pronunciato la sentenza o il decreto, nel termine di quindici giorni, ne trasmette copia autentica all'organo di polizia competente affinché disponga il fermo amministrativo del veicolo ai sensi delle disposizioni dell'articolo 214, in quanto compatibili.	
3. Avverso il sequestro di cui al comma 1 e avverso il divieto di marcia di cui al comma 2 è ammessa opposizione ai sensi dell'articolo 153.	**Nuova introduzione**	
4. Alla declaratoria di estinzione del reato per morte dell'imputato consegue l'estinzione della sanzione amministrativa accessoria. Nel caso di estinzione del reato per altra causa, il prefetto, ovvero, in caso di divieto di marcia, l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo che ha accertato la violazione, verifica la sussistenza o meno delle condizioni di legge per l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria e procede ai sensi degli articoli 131 e 133. L'estinzione della pena successiva alla sentenza irrevocabile di condanna non ha effetto sull'applicazione della sanzione amministrativa accessoria.	**Art. 224-ter, comma 5** 5. Avverso il sequestro di cui al comma 1 e avverso il fermo amministrativo di cui al comma 3 del presente articolo è ammessa opposizione ai sensi dell'articolo 205.	**Le disposizioni servono a chiarire la sanzione applicabile in caso di circolazione durante il periodo di vigenza del divieto di marcia o con veicolo confiscato. Oggi la sanzione è prevista dagli artt. 213 e 214 solo in caso di circolazione con veicolo sottoposto a fermo o sequestro.**
In caso di estinzione dei reati di cui all'articolo 170 per esito positivo della	**Art. 224-ter, comma 6** 6. La declaratoria di estinzione del reato per morte dell'imputato importa l'estinzione della sanzione amministrativa accessoria. Nel caso di estinzione del reato per altra causa, il prefetto, ovvero, in caso di fermo, l'ufficio o il comando da cui dipende l'agente o l'organo accertatore della violazione, verifica la sussistenza o meno	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

messa alla prova, il prefetto dispone la restituzione del veicolo all'avente diritto. Quando si estingue la sanzione amministrativa accessoria ai sensi del presente comma, il prefetto o l'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore ne dà comunicazione all'interessato e all'archivio nazionale dei veicoli.	delle condizioni di legge per l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria e procede ai sensi degli articoli 213 e 214, in quanto compatibili. L'estinzione della pena successiva alla sentenza irrevocabile di condanna non ha effetto sull'applicazione della sanzione amministrativa accessoria.	
	Art. 186 comma 9-bis	
5. Nel caso di sentenza irrevocabile di proscioglimento, il Prefetto, ovvero, nei casi di cui al comma 2, l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo accertatore, ricevuta la comunicazione della cancelleria, ordina la restituzione del veicolo all'intestatario. Fino a tale ordine, sono fatti salvi gli effetti del divieto provvisorio di marcia disposto ai sensi del citato comma 2.	9-bis. (*omissis*) In caso di svolgimento positivo del lavoro di pubblica utilità, il giudice fissa una nuova udienza e dichiara estinto il reato, dispone la riduzione alla metà della sanzione della sospensione della patente e revoca la confisca del veicolo sequestrato.	
	Art. 187 comma 8-bis	
6. Durante il periodo di sequestro amministrativo del veicolo esso non può circolare su strada o nelle relative pertinenze. Il soggetto che ha assunto la custodia durante il periodo in cui il veicolo è sottoposto al sequestro non può circolare con il veicolo stesso e non deve consentire che altri vi circolino abusivamente. L'organo di polizia che accerta la violazione di tale	8-bis. (*omissis*) In caso di svolgimento positivo del lavoro di pubblica utilità, il giudice fissa una nuova udienza e dichiara estinto il reato, dispone la riduzione alla metà della sanzione della sospensione della patente e revoca la confisca del veicolo sequestrato.	
	Art. 224-ter, comma 7	
	7. Nel caso di sentenza irrevocabile di proscioglimento, il prefetto, ovvero, nei	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

divieto dispone l'immediata rimozione del veicolo e il suo trasporto presso uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 133, comma 3, quarto periodo. Il veicolo è immediatamente trasferito in proprietà al soggetto a cui è consegnato, senza oneri per l'erario. 7. È vietata la circolazione del veicolo oggetto di confisca. Qualora il veicolo oggetto di confisca definitiva sia sorpreso a circolare, l'organo di polizia che accerta la violazione, ferma restando l'applicazione delle sanzioni previste dispone l'immediata rimozione del veicolo e il suo trasporto presso uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 133, comma 3, quarto periodo. 8. È vietato circolare durante il periodo in cui è disposto il divieto di marcia, anche provvisorio. 9. I veicoli acquisiti dallo Stato a seguito di provvedimento definitivo di confisca a	casi di cui al comma 3, l'ufficio o il comando da cui dipende l'agente o l'organo accertatore della violazione, ricevuta la comunicazione della cancelleria, ordina la restituzione del veicolo all'intestatario. Fino a tale ordine, sono fatti salvi gli effetti del fermo amministrativo provvisorio disposto ai sensi del citato comma 3. **Art. 213, comma 8** 8. Il soggetto che ha assunto la custodia il quale, durante il periodo in cui il veicolo è sottoposto al sequestro, circola abusivamente con il veicolo stesso o consente che altri vi circolino abusivamente è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.984 a euro 7.937. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente. L'organo di polizia dispone l'immediata rimozione del veicolo e il suo trasporto presso uno dei soggetti di cui all'articolo 214-bis. Il veicolo è trasferito in proprietà al soggetto a cui è consegnato, senza oneri per l'erario. **Nuova introduzione**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

seguito di condanna per i reati di cui all'articolo 170, commi 1, lettera b), 2, 3, 7 e 9, (ex 186, commi 2, lettera c), 2-bis e 7, 186-bis, comma 6, e 187, commi 1 e 1-bis), sono assegnati agli organi di polizia che ne facciano richiesta, prioritariamente per attività finalizzate a garantire la sicurezza della circolazione stradale, ovvero ad altri organi dello Stato o ad altri enti pubblici non economici, che ne facciano richiesta per finalità di giustizia, di protezione civile o di tutela ambientale. Qualora gli organi o enti di cui al primo periodo non presentino richiesta di assegnazione, i beni sono posti in vendita. Se la procedura di vendita è antieconomica, con provvedimento del dirigente del competente ufficio del Ministero dell'economia e delle finanze è disposta la cessione gratuita o la distruzione del bene. Il provvedimento è comunicato all'ufficio del competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'aggiornamento delle iscrizioni al P.R.A. Tutte le trascrizioni e annotazioni nei pubblici registri relative agli atti posti in essere in attuazione delle operazioni previste dal presente comma sono esenti, per le amministrazioni dello Stato, da qualsiasi tributo ed emolumento.	**Art. 214, comma 8** 8. Il soggetto che ha assunto la custodia il quale, durante il periodo in cui il veicolo è sottoposto al fermo, circola abusivamente con il veicolo stesso o consente che altri vi circolino abusivamente è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.984 a euro 7.937. Si applicano le sanzioni amministrative accessorie della revoca della patente e della confisca del veicolo. L'organo di polizia dispone l'immediata rimozione del veicolo e il suo trasporto presso uno dei soggetti di cui all'articolo 214-bis. Il veicolo è trasferito in proprietà al soggetto a cui è consegnato, senza oneri per l'erario. **Art. 214-ter** 1. I veicoli acquisiti dallo Stato a seguito di provvedimento definitivo di confisca adottato ai sensi degli articoli 186, commi 2, lettera c), 2-bis e 7, 186-bis, comma 6, e 187, commi 1 e 1-bis, sono assegnati agli organi di polizia che ne facciano richiesta, prioritariamente	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	per attività finalizzate a garantire la sicurezza della circolazione stradale, ovvero ad altri organi dello Stato o ad altri enti pubblici non economici che ne facciano richiesta per finalità di giustizia, di protezione civile o di tutela ambientale. Qualora gli organi o enti di cui al periodo precedente non presentino richiesta di assegnazione, i beni sono posti in vendita. Se la procedura di vendita è antieconomica, con provvedimento del dirigente del competente ufficio del Ministero dell'economia e delle finanze è disposta la cessione gratuita o la distruzione del bene. Il provvedimento è comunicato all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e del personale per l'aggiornamento delle iscrizioni al P.R.A. **Art. 214-bis** 3-bis. Tutte le trascrizioni ed annotazioni nei pubblici registri relative agli atti posti in essere in attuazione delle operazioni previste dal presente articolo e dagli articoli 213 e 214 sono esenti, per le amministrazioni dello Stato, da qualsiasi tributo ed emolumento.	
Articolo 164 *Procedura per l'applicazione delle sanzioni accessorie riguardanti la guida conseguenti a reati ovvero a violazioni da cui derivino danni alle persone*	**Art. 222, comma 2** 2. (*omissis*) Il cancelliere del giudice che	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

1. Nei casi indicati dall'articolo 160, il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza di condanna o di applicazione della pena ai sensi degli articoli 444 del codice di procedura penale, anche nel caso in cui sia stata concessa la sospensione condizionale della pena, nel termine di quindici giorni da quando sono divenuti irrevocabili, ne trasmette copia autentica al prefetto competente per il luogo della commessa violazione che, nei quindici giorni successivi, adotta provvedimento di divieto di guida per la durata stabilita dall'autorità giudiziaria ovvero, se trattasi di patente rilasciata in Italia, di revoca della patente, nei casi in cui è previsto.	ha pronunciato la sentenza divenuta irrevocabile ai sensi dell'articolo 648 del codice di procedura penale, nel termine di quindici giorni, ne trasmette copia autentica al prefetto competente per il luogo della commessa violazione, che emette provvedimento di revoca della patente e di inibizione alla guida sul territorio nazionale, per un periodo corrispondente a quello per il quale si applica la revoca della patente, nei confronti del soggetto contro cui è stata pronunciata la sentenza. **Art. 224, commi 1 e 2** 1. Quando la sentenza penale o il decreto di accertamento del reato e di condanna sono irrevocabili, anche a pena condizionalmente sospesa, il prefetto, se è previsto dal presente codice che da esso consegua la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente, adotta il relativo provvedimento per la durata stabilita dall'autorità giudiziaria e ne dà comunicazione al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri. 2. Quando la sanzione amministrativa accessoria è costituita dalla revoca della patente, il prefetto, entro quindici giorni dalla comunicazione della sentenza o del decreto di condanna irrevocabile, adotta il relativo provvedimento di revoca comunicandolo all'interessato e all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri.	**Riformulati facendo riferimento al provvedimento di divieto di guida e di revoca e inserito termine per il Prefetto.** **La disposizione tiene in considerazione il principio del presofferto.**
Nella determinazione dell'effettiva durata del divieto di guida, il prefetto tiene conto del periodo di divieto provvisorio di guida		**Riformulato prevedendo che**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

già effettivamente scontato. Il divieto di guida disposto dal prefetto è comunicato, per via telematica, all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida o, in caso di titolare di patente rilasciata da uno Stato estero, alla banca dati di cui all'articolo 136, comma 10.	**Nuova introduzione**	
2. Dalla declaratoria di estinzione del reato per morte dell'imputato consegue l'estinzione delle sanzioni amministrative accessorie indicate nel comma 1. Nel caso di estinzione del reato per altra causa, il prefetto procede all'accertamento della sussistenza o meno delle condizioni di legge per l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria. L'estinzione della pena successiva alla sentenza irrevocabile di condanna non ha effetto sulla applicazione delle sanzioni amministrative accessorie.	**Art. 224, comma 3** 3. La declaratoria di estinzione del reato per morte dell'imputato importa l'estinzione della sanzione amministrativa accessoria. Nel caso di estinzione del reato per altra causa, il prefetto procede all'accertamento della sussistenza o meno delle condizioni di legge per l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria e procede ai sensi degli articoli 218 e 219 nelle parti compatibili. L'estinzione della pena successiva alla sentenza irrevocabile di condanna non ha effetto sulla applicazione della sanzione amministrativa accessoria.	**si ordina l'immediata cessazione del divieto provvisorio di guida ed ogni altro effetto da esso derivante.**
3. Salvo quanto previsto dal comma 2, nel caso di sentenza irrevocabile di proscioglimento, il prefetto, ricevuta la comunicazione della cancelleria, ordina l'immediata cessazione del divieto provvisorio di guida ed ogni altro effetto da esso derivante, dandone comunicazione all'interessato e all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida o, in caso di titolare di patente rilasciata da uno Stato estero, alla banca dati di cui all'articolo 136, comma 10.	**Art. 224, comma 4** 4. Salvo quanto previsto dal comma 3, nel caso di sentenza irrevocabile di proscioglimento, il prefetto, ricevuta la comunicazione della cancelleria, ordina la restituzione della patente all'intestatario. L'ordinanza di estinzione è comunicata all'interessato e all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri. Essa è iscritta nella patente.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Articolo 165 *Procedura per l'applicazione delle sanzioni accessorie conseguenti a reati nei confronti di persone non titolari di patente* 1. Salvo che sia diversamente disposto, le disposizioni degli articoli 160, 162 e 164 si applicano anche nei confronti di chi, al momento della commissione di uno dei fatti previsti, non era titolare di patente di guida ovvero era titolare di autorizzazione ad esercitarsi alla guida di cui all'articolo 178. In tali casi, oltre al divieto di guida, anche provvisorio, si applica il divieto, anche provvisorio, di conseguire una patente di guida, anche per conversione di patente estera o militare o di ottenere una nuova autorizzazione ad esercitarsi per lo stesso periodo di tempo per cui sarebbe stato disposto il divieto di guida o la revoca della patente, se ne fossero stati titolari. Il divieto è comunicato per via telematica all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. In caso di conducente straniero, il divieto di guida è comunicato per via telematica alla banca dati di cui all'articolo 136, comma 10.	**Nuova introduzione**	**La disposizione disciplina l'applicazione delle sanzioni accessorie conseguenti a reati nei confronti dei soggetti non titolari di patente, specificando che il divieto di conseguire la patente si applica anche nel caso di conversione di patente estera.**

CAPO II - DEI REATI DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 166 *Gare clandestine con veicoli a motore* 1. Salvo che il fatto costituisca più grave	**Art. 9-bis, commi 1 e 2** 1. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, chiunque organizza, promuove, dirige o comunque agevola una	**Riformulati facendosi ora riferimento alla gara clandestina, la cui definizione**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

reato, chiunque organizza, promuove, dirige o comunque agevola una gara clandestina in velocità con veicoli a motore, è punito con la reclusione da uno a tre anni e con la multa da euro 25.000 a euro 100.000. La stessa pena si applica a chiunque prende parte alla competizione non autorizzata. Se dallo svolgimento della gara clandestina deriva, comunque, la morte di una o più persone, si applica la pena della reclusione da sei a dodici anni; se ne deriva una lesione personale la pena è della reclusione da tre a sei anni. 2. Le pene indicate al comma 1 sono aumentate fino ad un anno se le manifestazioni sono organizzate a fine di lucro o al fine di esercitare o di consentire scommesse clandestine, ovvero se alla competizione partecipano minori di anni diciotto. 3. Chiunque effettua scommesse sulle gare di cui al comma 1 è punito con la reclusione da tre mesi ad un anno e con la multa da euro 5.000 a euro 25.000. 4. Fuori dai casi previsti dai commi 1, 2 e 3, chiunque gareggia in velocità con veicoli a motore è punito con la reclusione da sei	competizione sportiva in velocità con veicoli a motore senza esserne autorizzato ai sensi dell'articolo 9 è punito con la reclusione da uno a tre anni e con la multa da euro 25.000 ad euro 100.000. La stessa pena si applica a chiunque prende parte alla competizione non autorizzata. 2. Se dallo svolgimento della competizione deriva, comunque, la morte di una o più persone, si applica la pena della reclusione da sei a dodici anni; se ne deriva una lesione personale la pena è della reclusione da tre a sei anni. **Art. 9-bis, comma 3** 3. Le pene indicate ai commi 1 e 2 sono aumentate fino ad un anno se le manifestazioni sono organizzate a fine di lucro o al fine di esercitare o di consentire scommesse clandestine, ovvero se alla competizione partecipano minori di anni diciotto. **Art. 9-bis, comma 4** 4. Chiunque effettua scommesse sulle gare di cui al comma 1 è punito con la reclusione da tre mesi ad un anno e con la multa da euro 5.000 ad euro 25.000. **Art. 9-ter, comma 1** 1. Fuori dei casi previsti dall'articolo 9-bis, chiunque gareggia in velocità con veicoli a motore è punito con la reclusione da sei mesi ad un anno e con la multa da euro 5.000 ad euro 20.000. **Art. 9-ter, comma 2** 2. Se dallo svolgimento della competizione deriva, comunque, la	**è contenuta nell'ultimo comma del presente articolo.** **Riformulato inserendo il riferimento anche all'immediata sospensione se la competizione è iniziata.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

mesi ad un anno e con la multa da euro 5.000 a euro 20.000. Se dallo svolgimento della gara deriva, comunque, la morte di una o più persone, si applica la pena della reclusione da sei a dieci anni; se ne deriva una lesione personale la pena è della reclusione da due a cinque anni. 5. L'organo accertatore dispone l'immediato divieto di effettuare la gara o la sua immediata sospensione qualora sia già iniziata. Si applicano le disposizioni dell'articolo 130. 6. All'accertamento dei reati di cui ai commi 1 e 4 consegue la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida da uno a tre anni ai sensi del capo I del presente titolo nei confronti di coloro che hanno preso parte alla gara. Se dallo svolgimento della gara sono derivate lesioni personali gravi o gravissime o la morte di una o più persone è sempre disposto il divieto di guida permanente. Si applicano le disposizioni dell'articolo 135, comma 5, primo, terzo e quarto periodo. Con la sentenza di condanna è sempre disposta la confisca dei veicoli dei partecipanti, salvo che appartengano a persona estranea al reato e che questa non li abbia affidati a	morte di una o più persone, si applica la pena della reclusione da sei a dieci anni; se ne deriva una lesione personale la pena è della reclusione da due a cinque anni. **Art. 9-bis, comma 6** 6. In ogni caso l'autorità amministrativa dispone l'immediato divieto di effettuare la competizione, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. **Art. 9-bis, comma 5** 5. Nei confronti di coloro che hanno preso parte alla competizione, all'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre anni ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. La patente è sempre revocata se dallo svolgimento della competizione sono derivate lesioni personali gravi o gravissime o la morte di una o più persone. Con la sentenza di condanna è sempre disposta la confisca dei veicoli dei partecipanti, salvo che appartengano a persona estranea al reato, e che questa non li abbia affidati a questo scopo. **Art. 9-ter, comma 3** 3. All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre anni ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. La patente è sempre revocata se dallo svolgimento della competizione sono derivate lesioni personali gravi o gravissime o la morte di una o più persone. Con la sentenza di	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

questo scopo. 7. Per gara clandestina si intende una gara di velocità su strada organizzata o concordata tra più utenti della strada in assenza della prescritta autorizzazione e non rispondente a regolamenti sportivi delle Federazioni o Associazioni sportive o del CONI.	condanna è sempre disposta la confisca dei veicoli dei partecipanti, salvo che appartengano a persona estranea al reato e che questa non li abbia affidati a questo scopo.	
Articolo 167 *Esercizio abusivo dell'attività di guardiamacchine o parcheggiatore* 1. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, si applica la pena dell'arresto da sei mesi a un anno e dell'ammenda da 3.000 a 8.000 euro nei confronti di coloro che esercitano senza autorizzazione, anche avvalendosi di altre persone, ovvero determinano altri ad esercitare senza autorizzazione l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine, quando nell'attività sono impiegati minori ovvero se il soggetto già sanzionato con provvedimento definitivo ai sensi dell'articolo 37, comma 1, letta m), pone ulteriormente in essere le medesime condotte.	**Art. 7, comma 15-bis** 15-bis. (*omissis*) coloro che esercitano senza autorizzazione, anche avvalendosi di altre persone, ovvero determinano altri ad esercitare senza autorizzazione l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine (*omissis*). Se nell'attività sono impiegati minori, o se il soggetto è già stato sanzionato per la medesima violazione con provvedimento definitivo, si applica la pena dell'arresto da otto mesi a un anno e sei mesi e dell'ammenda da 3.000 a 8.000 euro. È sempre disposta la confisca delle somme percepite, secondo le modalità indicate al titolo VI, capo I, sezione II.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

2. A seguito dell'accertamento del reato di cui al comma 1, è sempre disposta la confisca delle somme percepite, secondo le modalità indicate dal capo I del presente titolo. 3. Contestualmente all'accertamento della condotta illecita, l'organo accertatore ordina al trasgressore l'allontanamento dal luogo in cui è stato commesso il fatto. L'ordine riporta le motivazioni sulla base delle quali è stato adottato e il divieto di fare rientro nel medesimo luogo prima che siano trascorse quarantotto ore dall'accertamento del fatto. Copia del provvedimento è trasmessa con immediatezza al questore competente per territorio, con contestuale segnalazione ai competenti servizi sociosanitari, ove ne ricorrano le condizioni. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 10 del decreto-legge 20 febbraio 2017, n. 14 convertito, con modificazioni, dalla legge 18 aprile 2017, n. 48. Alla violazione dell'ordine o del divieto consegue la sanzione di cui all'articolo 9, comma 1 della stessa disposizione legislativa aumentata del triplo.	**Art. 9 DL 14/2017** 1. Fatto salvo quanto previsto dalla vigente normativa a tutela delle aree interne delle infrastrutture, fisse e mobili, ferroviarie, aeroportuali, marittime e di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, e delle relative pertinenze, chiunque ponga in essere condotte che impediscono l'accessibilità e la fruizione delle predette infrastrutture, in violazione dei divieti di stazionamento o di occupazione di spazi ivi previsti, è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 100 a euro 300. Contestualmente all'accertamento della condotta illecita, al trasgressore viene ordinato, nelle forme e con le modalità di cui all'articolo 10, l'allontanamento dal luogo in cui è stato commesso il fatto. 2. Ferma restando l'applicazione delle sanzioni amministrative previste dagli articoli 688 e 726 del Codice penale e dall'articolo 29 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114, nonché dall'articolo 7, comma 15-bis, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dall'articolo 1-sexies del decreto-legge 24 febbraio 2003, n. 28, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2003, n. 88, il provvedimento di allontanamento di cui al comma 1 del presente articolo è disposto altresì nei confronti di chi commette le violazioni previste dalle predette disposizioni nelle	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	aree di cui al medesimo comma.	
Articolo 168 *Alterazione o manomissione delle targhe* 1. Chiunque falsifica, manomette o altera targhe automobilistiche ovvero usa targhe manomesse, falsificate o alterate è punito ai sensi degli articoli 477 e 482 del codice penale. 2. Dalle violazioni di cui al comma 1 deriva la sanzione amministrativa accessoria della confisca della targa non rispondente ai requisiti indicati.	**Art. 100, comma 14** 14. Chiunque falsifica, manomette o altera targhe automobilistiche ovvero usa targhe manomesse, falsificate o alterate è punito ai sensi del codice penale. **Art. 100, comma 15** 15. Dalle violazioni di cui ai commi precedenti deriva la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della targa non rispondente ai requisiti indicati. (*omissis*)	**Riformulato indicando gli articoli del codice penale.**
Articolo 169 *Guida senza patente* 1. È punito con l'arresto fino ad un anno chiunque conduce veicoli senza aver conseguito la corrispondente patente di guida, ovvero senza patente perché revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti fisici e psichici, ovvero in costanza di divieto di guida permanente, quando è già stato sanzionato, nei cinque anni precedenti, ai sensi dell'articolo 95 con provvedimento definitivo. Per le violazioni di cui al presente comma è competente il	**Art. 116, commi 15 e 17** 15. Chiunque conduce veicoli senza aver conseguito la corrispondente patente di guida è punito con l'ammenda da 2.257 euro a 9.032 euro; la stessa sanzione si applica ai conducenti che guidano senza patente perché revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti fisici e psichici. Nell'ipotesi di recidiva nel biennio si applica altresì la pena dell'arresto fino ad un anno. Per le violazioni di cui al presente comma è competente il tribunale in composizione monocratica.	**La sanzione accessoria del fermo prevista dalla norma vigente è stata sostituita dal divieto di guida applicabile anche a chi non è titolare di**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

tribunale in composizione monocratica. 2. All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida da quattro a otto mesi ai sensi del capo I del presente titolo. Con la sentenza di condanna è sempre disposta la confisca del veicolo con cui è stato commesso l'illecito, salvo che appartenga a persona estranea al reato. Quando non è possibile disporre la confisca del veicolo, la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida è aumentata da cinque a dodici mesi.	17. Alle violazioni di cui al comma 15 consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi, o in caso di recidiva delle violazioni, la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo. Quando non è possibile disporre il fermo amministrativo o la confisca del veicolo, si applica la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida eventualmente posseduta per un periodo da tre a dodici mesi. Si osservano le norme di cui al capo II, sezione II, del titolo VI**.**	**patente, in quanto misura maggiormente afflittiva rispetto a quella che colpisce il veicolo.**
Articolo 170 *Guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto stupefacenti* 1. Chiunque guida in stato di ebbrezza alcolica è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato: a) con l'ammenda da euro 800 a euro 3.200 e l'arresto fino a sei mesi, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida da sei mesi ad un anno;	**Art. 186, comma 2** 2. Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato: (*omissis*) b) con l'ammenda da euro 800 ad euro 3.200 e l'arresto fino a sei mesi, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno;	**L'ipotesi di cui alla lettera a) del vigente art. 186, che configura illecito amministrativo, è contenuta nell'articolo 71.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

b) con l'ammenda da euro 1.500 a euro 6.000, l'arresto da sei mesi ad un anno, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida da uno a due anni. Con la sentenza di condanna, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato. Si applicano le disposizioni dell'articolo 163.	c) con l'ammenda da euro 1.500 ad euro 6.000, l'arresto da sei mesi ad un anno, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l). All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. (*omissis*) La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, in caso di recidiva nel biennio. Con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena su richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato. Ai fini del sequestro si applicano le disposizioni di cui all'articolo 224-ter.	
2. Ove il fatto non costituisca più grave reato, chiunque guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito con l'ammenda da euro 1.500 a euro 6.000 e l'arresto da sei mesi ad un anno. Ai fini di cui al primo periodo rileva la presenza di principi attivi immodificati o relativi metaboliti attivi su campioni di sangue intero o di fluido del cavo orale, a seguito di accertamenti tossicologico-forensi.	**Art. 187, comma 1** 1. Chiunque guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è punito con l'ammenda da euro 1.500 ad euro 6.000 e l'arresto da sei mesi ad un anno.	**Si conferma la formulazione del vigente articolo 187 del CdS, che la Corte costituzionale, previa riunione di tre giudizi, con sentenza n. 10/2026 ha ritenuto legittima con riferimento al concetto della prossimità temporale, declinato, unitamente alla presenza di metaboliti attivi, nelle Linee guida del Ministero dell'interno e del Ministero della salute prot. n. 10180 dell'11 aprile 2025.** **La disposizione è stata,**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

		conseguentemente, integrata al fine di fare riferimento alla presenza di principi attivi immodificati o relativi metaboliti attivi su campioni di sangue intero o di fluido del cavo orale, a seguito di accertamenti tossicologico-forensi, nonché ad apposite direttive del Ministero della salute finalizzate ad assicurare l'efficacia delle analisi.
All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida da uno a due anni. Con la sentenza di condanna è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato. Si applicano le disposizioni dell'articolo 163.	All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni. (*omissis*) Con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena a richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato. (*omissis*)	
	Art. 186, comma 2-bis	
3. Se il conducente in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope provoca un sinistro stradale, le sanzioni di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo sono raddoppiate e, salvo che non sia prevista l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della confisca del	2-bis. Se il conducente in stato di ebbrezza provoca un incidente stradale, le sanzioni di cui al comma 2 del presente articolo e al comma 3 dell'articolo 186-bis sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

veicolo, è sempre disposto il divieto di marcia per centottanta giorni se il veicolo non appartiene a persona estranea al reato. Nei casi di cui ai commi 1, lettera b), e 2 è sempre disposto il divieto di guida permanente. Si applicano le disposizioni dell'articolo 135, comma 5. È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 160. 4. Nei casi indicati dai commi 1, lettera b), e 2, è disposta la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida permanente, quando il fatto sia commesso dai conducenti di cui alla lettera d) del comma 7. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 135, comma 5.	veicolo per centottanta giorni, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea all'illecito. Qualora per il conducente che provochi un incidente stradale sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l), fatto salvo quanto previsto dal quinto e sesto periodo della lettera c) del comma 2 del presente articolo, la patente di guida è sempre revocata ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 222. **Art. 187, comma 1-bis** 1-bis. Se il conducente dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope provoca un incidente stradale, le pene di cui al comma 1 sono raddoppiate e, fatto salvo quanto previsto dal settimo e dall'ottavo periodo del comma 1, la patente di guida è sempre revocata ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 222. **Art. 186-bis, commi 5 e 9** 5. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l) per i conducenti di cui alla lettera d) del comma 1, ovvero in caso di recidiva nel triennio per gli altri	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	conducenti di cui al medesimo comma. È fatta salva l'applicazione delle disposizioni di cui al quinto e al sesto periodo della lettera c) del comma 2 dell'articolo 186. 9 . Qualora dall'accertamento di cui ai commi 4 e 5 risulti un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro, ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui ai commi 2 e 2-bis, il prefetto, in via cautelare, dispone la sospensione della patente fino all'esito della visita medica di cui al comma 8. **Art. 187, comma 1** 1. (*omissis*) La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, quando il reato è commesso da uno dei conducenti di cui alla lettera d) del citato comma 1 dell'articolo 186-bis, ovvero in caso di recidiva nel triennio. (*omissis*)	
5. Fatta salva l'applicazione delle disposizioni di cui al comma 4, è sempre disposta la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida permanente in caso di recidiva nel biennio di uno dei reati di cui ai commi 1, lettera b), e 2. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 135, comma 5. 6. Qualora sia prevista l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, se il veicolo appartiene a persona estranea al reato, la durata della sanzione accessoria del divieto di guida a tempo determinato è raddoppiata.	**Art. 186, comma 2, lettera c)** 2. (*omissis*) c) (*omissis*) La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, in caso di recidiva nel biennio. **Art. 186, comma 2, lettera c)** 2. (*omissis*)	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

7. Le sanzioni ai commi 1, 2, 3, e 9 sono aumentate da un terzo alla metà quando i reati ivi indicati sono commessi da: a) conducenti di età inferiore a ventuno anni e i conducenti nei primi tre anni dal conseguimento della patente di guida di categoria B; b) conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone, di cui agli articoli 278, 279 e 280; c) conducenti che esercitano l'attività di trasporto di cose, di cui agli articoli 283; d) conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, nonché di autoarticolati e di autosnodati.	c) (*omissis*) Se il veicolo appartiene a persona estranea al reato, la durata della sospensione della patente di guida è raddoppiata. **Art. 187, comma 1** 1. (*omissis*) Se il veicolo appartiene a persona estranea al reato, la durata della sospensione della patente è raddoppiata. **Art. 187, comma 1** (*omissis*) Per i conducenti di cui al comma 1 dell'articolo 186-bis, le sanzioni di cui al primo e al secondo periodo del presente comma sono aumentate da un terzo alla metà. Si applicano le disposizioni del comma 4 dell'articolo 186-bis **Art. 186-bis, comma 3** 3. Per i conducenti di cui al comma 1 del presente articolo, (*omissis*) ove incorrano negli illeciti di cui all'articolo 186, comma 2, lettere b) e c), le sanzioni ivi previste sono aumentate da un terzo alla metà. **Art. 187, comma 1** 1. (*omissis*) Per i conducenti di cui al comma 1 dell'articolo 186-bis, le sanzioni di cui al primo e al secondo periodo del presente comma sono	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	aumentate da un terzo alla metà. (*omissis*) **Art. 186-bis, comma 6** 6. (*omissis*) Salvo che il fatto costituisca più grave reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 3, 4 o 5 dell'articolo 186, il conducente è punito con le pene previste dal comma 2, lettera c), del medesimo articolo, aumentate da un terzo alla metà. La condanna per il reato di cui al periodo precedente comporta la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo da sei mesi a due anni. **Art. 186-bis, comma 1** 1. È vietato guidare dopo aver assunto bevande alcoliche e sotto l'influenza di queste per: a) i conducenti di età inferiore a ventuno anni e i conducenti nei primi tre anni dal conseguimento della patente di guida di categoria B; b) i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone, di cui agli articoli 85, 86 e 87; c) i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di cose, di cui agli articoli 88, 89 e 90; d) i conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a	
8. Le circostanze attenuanti concorrenti con le aggravanti di cui al presente articolo non possono essere ritenute equivalenti o prevalenti rispetto a queste. Le diminuzioni di pena si operano sulla quantità della stessa risultante dall'aumento conseguente alle predette aggravanti.		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

9. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui all'articolo 32, il conducente è punito con le pene di cui al comma 1, lettera b). La condanna per il reato di cui al primo periodo comporta la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida per un periodo da sei mesi a due anni e della confisca amministrativa del veicolo con le stesse modalità e procedure previste dal comma 1, lettera b), salvo che il veicolo appartenga a persona estranea alla violazione. Se il fatto è commesso da soggetto già condannato nei due anni precedenti per il medesimo reato, è sempre disposta la sanzione amministrativa accessoria del divieto permanente di guida. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 135, comma 5.	3,5 t, di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, nonché di autoarticolati e di autosnodati. **Art. 186, 2-septies** 2-septies. Le circostanze attenuanti concorrenti con l'aggravante di cui al comma 2-sexies non possono essere ritenute equivalenti o prevalenti rispetto a questa. Le diminuzioni di pena si operano sulla quantità della stessa risultante dall'aumento conseguente alla predetta aggravante. **186-bis, comma 4** 4. Le circostanze attenuanti concorrenti con le aggravanti di cui al comma 3 non possono essere ritenute equivalenti o prevalenti rispetto a queste. Le diminuzioni di pena si operano sulla quantità della stessa risultante dall'aumento conseguente alla predetta aggravante. **Art. 187, 1-quater** 1-quater. (omissis) Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 186,	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	commi 2-septies e 2-octies. **Art. 186, comma 7** 7. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 3, 4 o 5, il conducente è punito con le pene di cui al comma 2, lettera c). La condanna per il reato di cui al periodo che precede comporta la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo da sei mesi a due anni e della confisca del veicolo con le stesse modalità e procedure previste dal comma 2, lettera c), salvo che il veicolo appartenga a persona estranea alla violazione. (*omissis*) Se il fatto è commesso da soggetto già condannato nei due anni precedenti per il medesimo reato, è sempre disposta la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.	
10. La competenza a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica. Le disposizioni relative alle sanzioni accessorie al presente articolo, fermo quanto previsto dall'articolo 161, comma 4, si applicano anche in caso di applicazione della pena su richiesta delle parti ovvero nei casi di estinzione del reato diversi dalla morte dell'imputato.	**Art. 187, comma 8** 8. Salvo che il fatto costituisca reato, in caso di rifiuto dell'accertamento di cui ai commi 2, 2-bis, 3 o 4, il conducente è soggetto alle sanzioni di cui all'articolo 186, comma 7. (omissis)	
11. Salvo che non sia disposto il divieto di marcia o il sequestro del veicolo con cui è stato commesso il reato, si applicano le disposizioni dell'articolo 32, comma 9,		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

secondo, terzo e quarto periodo. 12. Con l'ordinanza con la quale è disposto il divieto provvisorio di guida ai sensi dell'articolo 162 per i reati indicati dal presente articolo, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica secondo le disposizioni dell'articolo 154.	**Art. 186, comma 2-ter e 2-quater** 2-ter. Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica. 2-quater. Le disposizioni relative alle sanzioni accessorie di cui ai commi 2 e 2-bis si applicano anche in caso di applicazione della pena su richiesta delle parti. **Art. 187, comma 1-ter** 1-ter. Competente a giudicare dei reati di cui al presente articolo è il tribunale in composizione monocratica. Si applicano le disposizioni dell'articolo 186, comma 2-quater. **Art. 186, comma 2-quinquies** 2-quinquies. Salvo che non sia disposto il sequestro ai sensi del comma 2, il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea, può essere fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore di essa con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero ed il trasporto sono interamente a carico del trasgressore. **Art. 187, comma 5-bis** 5-bis. (*omissis*) Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Qualora il conducente non vi si sottoponga, il divieto provvisorio di guida si estende fino all'esito positivo della visita medica, senza necessità di ulteriore provvedimento del prefetto.	idonea presente o prontamente reperibile, è fatto trasportare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore della medesima autorimessa, con le normali garanzie per la custodia. Le spese per il recupero e il trasporto sono interamente a carico del conducente sottoposto a controllo. Si applicano le disposizioni dell'articolo 216 in quanto compatibili. La patente ritirata è depositata presso l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo accertatore.	**La previsione serve a prevedere il divieto di guida fino alla conversione.**
	Art. 186, commi 7 e 8 7. (omissis) Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica secondo le disposizioni del comma 8. 8. Con l'ordinanza con la quale viene disposta la sospensione della patente ai sensi dei commi 2 e 2- bis, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica ai sensi dell'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni. Qualora il conducente non vi si sottoponga entro il termine fissato, il prefetto può disporre, in via cautelare, la sospensione della patente di guida fino all'esito della visita medica.	
Le disposizioni del presente comma si applicano anche nei confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbiano acquisito residenza in Italia, a cui è imposto di procedere alla conversione della patente. Nelle more della conversione è disposto il divieto provvisorio di guida a tempo indeterminato. Nel caso in cui l'accertamento medico attesti l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente e l'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data del provvedimento di revoca. Per i titolari di patenti rilasciate da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, in luogo della revoca è disposto il divieto di guida per un periodo corrispondente alla revoca. 13. Al di fuori dei casi previsti dal comma 3, la pena detentiva e pecuniaria può essere sostituita, anche con il decreto penale di condanna, se non vi è opposizione da parte dell'imputato, con quella del lavoro di pubblica utilità di cui all'articolo 54 del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274, e con le modalità ivi previste.	**Art. 186-bis, comma 6** 6. (*omissis*) Con l'ordinanza con la quale è disposta la sospensione della patente di guida, il prefetto ordina che il conducente si sottoponga a visita medica secondo le disposizioni del comma 8 del citato articolo 186. (*omissis*) **Art. 187, comma 6** 6. Il prefetto, sulla base dell'esito degli accertamenti analitici di cui al comma 2-bis ovvero della certificazione rilasciata dalle strutture sanitarie di cui ai commi 3, 4 e 5, dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida che ha guidato dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope si sottoponga alla visita medica di cui all'articolo 119, comma 4, che deve avvenire nel termine di sessanta giorni, e dispone, in via cautelare, la sospensione della patente fino all'esito dell'esame di revisione, che deve avvenire nel termine e con le modalità indicati dal regolamento. Si applicano le disposizioni dell'articolo 128, comma 2. (*omissis*) **Art. 136-bis, comma 4** 4. Nei confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbiano acquisito residenza in Italia ai sensi dell'articolo 118-bis si applicano le disposizioni di cui	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	all'articolo 128. A tale fine è fatto obbligo al titolare di procedere al riconoscimento o alla conversione della patente posseduta prima di sottoporsi alla revisione. **Nuova introduzione** **Art. 187, comma 6** 6. (*omissis*) In deroga alle disposizioni dell'articolo 119, comma 5, nel caso in cui l'accertamento di cui all'articolo 119, comma 4, attesti l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 130. L'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data del provvedimento di revoca. **Art. 186, comma 9-bis** 9-bis. Al di fuori dei casi previsti dal comma 2-bis del presente articolo, la pena detentiva e pecuniaria può essere sostituita, anche con il decreto penale di condanna, se non vi è opposizione da parte dell'imputato, con quella del lavoro di pubblica utilità di cui all'articolo 54 del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274, secondo le modalità ivi previste e consistente nella prestazione di	
In caso di svolgimento positivo del lavoro di pubblica utilità, il giudice fissa una nuova udienza e dichiara estinto il reato, dispone la riduzione alla metà della sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida e revoca la confisca del veicolo sequestrato, salvo che il veicolo non sia già stato alienato ai sensi dell'articolo 133. La decisione è ricorribile in cassazione. Il ricorso non sospende l'esecuzione a meno che il giudice che ha emesso la decisione disponga diversamente. In caso di violazione degli obblighi connessi allo svolgimento del lavoro di pubblica utilità, il giudice che procede o il giudice dell'esecuzione, a richiesta del pubblico ministero o di ufficio, con le formalità di cui all'articolo 666 del codice di procedura penale, tenuto conto dei		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

motivi, della entità e delle circostanze della violazione, dispone la revoca della pena sostitutiva con ripristino di quella sostituita e della sanzione amministrativa della sospensione della patente e della confisca. Il lavoro di pubblica utilità può sostituire la pena per non più di una volta.	un'attività non retribuita a favore della collettività da svolgere, in via prioritaria, nel campo della sicurezza e dell'educazione stradale presso lo Stato, le regioni, le province, i comuni o presso enti o organizzazioni di assistenza sociale e di volontariato, o presso i centri specializzati di lotta alle dipendenze. Con il decreto penale o con la sentenza il giudice incarica l'ufficio locale di esecuzione penale ovvero gli organi di cui all'articolo 59 del decreto legislativo n. 274 del 2000 di verificare l'effettivo svolgimento del lavoro di pubblica utilità. In deroga a quanto previsto dall'articolo 54 del decreto legislativo n. 274 del 2000, il lavoro di pubblica utilità ha una durata corrispondente a quella della sanzione detentiva irrogata e della conversione della pena pecuniaria ragguagliando 250 euro ad un giorno di lavoro di pubblica utilità. In caso di svolgimento positivo del lavoro di pubblica utilità, il giudice fissa una nuova udienza e dichiara estinto il reato, dispone la riduzione alla metà della sanzione della sospensione della patente e revoca la confisca del veicolo sequestrato. La decisione è ricorribile in cassazione. Il ricorso non sospende l'esecuzione a meno che il giudice che ha emesso la decisione disponga diversamente. In caso di violazione degli obblighi connessi	**È stata eliminata la previsione che subordina l'apposizione dei codici alla visita di revisione perché crea problemi procedurali: i codici derivano dalla condanna e prescindono dalla valutazione della persistenza dei requisiti psicofisici cui è finalizzata la visita di revisione. Peraltro la revisione consegue**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	allo svolgimento del lavoro di pubblica utilità, il giudice che procede o il giudice dell'esecuzione, a richiesta del pubblico ministero o di ufficio, con le formalità di cui all'articolo 666 del codice di procedura penale, tenuto conto dei motivi, della entità e delle circostanze della violazione, dispone la revoca della pena sostitutiva con ripristino di quella sostituita e della sanzione amministrativa della sospensione della patente e della confisca. Il lavoro di pubblica utilità può sostituire la pena per non più di una volta. **Art. 187, comma 8-bis** 8-bis. Al di fuori dei casi previsti dal comma 1-bis del presente articolo, la pena detentiva e pecuniaria può essere sostituita, anche con il decreto penale di condanna, se non vi è opposizione da parte dell'imputato, con quella del lavoro di pubblica utilità di cui all'articolo 54 del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274, secondo le modalità ivi previste e consistente nella prestazione di un'attività non retribuita a favore della collettività da svolgere, in via prioritaria, nel campo della sicurezza e dell'educazione stradale presso lo Stato, le regioni, le province, i comuni o presso enti o organizzazioni di assistenza sociale e di volontariato, nonché nella partecipazione ad un programma terapeutico e socio-riabilitativo del	**all'accertamento del reato ancor prima della condanna.**
14. Nei confronti del conducente condannato per i reati di cui al comma 1, lettere a) e b), è sempre disposto che sulla patente rilasciata in Italia siano apposti i codici unionali "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 68. Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006.		**La previsione introduce una nuova procedura, in sostituzione della visita di revisione per l'applicazione dei codici unionali 68 e 69.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Salvo che non sia determinata da altre cause, tale prescrizione permane sulla patente per un periodo di due anni nei casi previsti dal comma 1, lettera a), e di tre anni per quelli di cui al comma 1, lettera b), del presente articolo, decorrenti dalla restituzione della patente dopo la sentenza di condanna.	soggetto tossicodipendente come definito ai sensi degli articoli 121 e 122 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309. Con il decreto penale o con la sentenza il giudice incarica l'ufficio locale di esecuzione penale ovvero gli organi di cui all'articolo 59 del decreto legislativo n. 274 del 2000 di verificare l'effettivo svolgimento del lavoro di pubblica utilità. In deroga a quanto previsto dall'articolo 54 del decreto legislativo n. 274 del 2000, il lavoro di pubblica utilità ha una durata corrispondente a quella della sanzione detentiva irrogata e della conversione della pena pecuniaria ragguagliando 250 euro ad un giorno di lavoro di pubblica utilità.	
Si applicano le disposizioni del comma 12, terzo e quarto periodo.	In caso di svolgimento positivo del lavoro di pubblica utilità, il giudice fissa una nuova udienza e dichiara estinto il reato, dispone la riduzione alla metà della sanzione della sospensione della patente e revoca la confisca del veicolo sequestrato. La decisione è ricorribile in cassazione. Il ricorso non sospende l'esecuzione a meno che il giudice che ha emesso la decisione disponga diversamente. In caso di violazione degli obblighi connessi allo svolgimento del lavoro di pubblica utilità, il giudice che procede o il giudice dell'esecuzione, a richiesta del pubblico ministero o di ufficio, con le formalità di cui all'articolo	
15. Ai fini dell’applicazione delle limitazioni di cui al comma 14, quando la		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

sentenza penale o il decreto di accertamento del reato e di condanna sono irrevocabili, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena o sia stata riconosciuta la causa di esclusione della punibilità di cui all'articolo 131-bis del codice penale, il cancelliere del giudice che ha pronunciato la sentenza o il decreto ne trasmette copia autentica all'ufficio competente del Dipartimento dei trasporti terrestri che provvede all'aggiornamento dell'archivio e al rilascio di una nuova patente recante i codici indicati.	666 del codice di procedura penale, tenuto conto dei motivi, della entità e delle circostanze della violazione, dispone la revoca della pena sostitutiva con ripristino di quella sostituita e della sanzione amministrativa della sospensione della patente e della confisca. Il lavoro di pubblica utilità può sostituire la pena per non più di una volta.	
16. Le sanzioni previste dal comma 1, lettere a) e b): a) sono aumentate di un terzo nei confronti del conducente che si trovi nelle condizioni di cui al comma 14; b) sono raddoppiate nel caso in cui il dispositivo di blocco alcolock manchi, sia stato alterato o manomesso ovvero siano stati rimossi o manomessi i relativi sigilli.	**Art. 186, comma 9-ter** 9-ter. Nei confronti del conducente condannato per i reati di cui al comma 2, lettere b) e c), è sempre disposto che sulla patente rilasciata in Italia siano apposti i codici unionali "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 68. Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006.	
17. Il conducente minore degli anni diciotto, nei confronti del quale siano stati accertati i reati di cui ai commi 1, 2 e 9, se non ne sia già titolare al momento del fatto di reato, non può conseguire una patente di guida, neanche per conversione di patente	Tale prescrizione permane sulla patente, salva maggiore durata imposta dalla commissione medica di cui all'articolo 119 in occasione della conferma di validità, per un periodo di almeno due anni nei casi previsti dal comma 2, lettera b), e di almeno tre anni per quelli di cui al comma 2, lettera c), del	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

rilasciata all'estero, prima del compimento del ventunesimo anno di età.	presente articolo, decorrenti dalla restituzione della patente dopo la sentenza di condanna.	
Il conducente maggiorenne di età inferiore a ventuno anni, nei confronti del quale siano stati accertati i reati di cui ai commi 1, 2, e 9, se non ne sia già titolare al momento del fatto di reato, non può conseguire una patente di guida, neanche per conversione di patente rilasciata all'estero, prima del compimento del ventiquattresimo anno di età. Qualora, al momento della commissione dei reati di cui ai commi 1, 2, e 9, il conducente sia munito di autorizzazione a esercitarsi ai sensi dell'articolo 96 le disposizioni relative al divieto di guida e alla revoca della patente previste dal presente articolo si applicano anche all'autorizzazione all'esercitazione di guida e l'interessato non può conseguire una nuova autorizzazione a esercitarsi fino al compimento del ventiquattresimo anno di età.	In caso di condanna per i reati di cui al comma 2, lettere b) o c), il prefetto dispone l'obbligo della revisione della patente di guida, ai sensi dell'articolo 128, allo scopo di consentire l'adeguamento della patente alla prescrizione di cui al presente comma. Nei confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbiano acquisito residenza in Italia, si applicano, in ogni caso, le disposizioni dell'articolo 136-bis, comma 4, secondo periodo.	
18. Fermo restando quanto previsto dal comma 17, quando i reati di cui ai commi 1, 2 e 9 sono commessi da persona non munita di patente di guida, in luogo del divieto provvisorio di guida si applica il divieto di conseguirla, anche per conversione di patente rilasciata all'estero, per un periodo da uno a due anni. Per i medesimi reati di	**Nuova introduzione**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

cui al primo periodo, commessi da persona non munita di patente di guida, quando ai sensi delle disposizioni del presente articolo dovrebbero essere disposte le sanzioni amministrative accessorie del divieto di guida o della revoca della patente, in luogo di tali sanzioni si applica il divieto di conseguire la patente, rispettivamente, per un periodo corrispondente alla durata del divieto o per i tre anni successivi all'accertamento dei predetti reati.	**Art. 186, comma 9-quater** 9-quater. Le sanzioni previste dal comma 2, lettere a), b) e c), sono aumentate di un terzo nei confronti del conducente che si trovi nelle condizioni di cui al comma 9-ter. Ferme restando le sanzioni previste dall'articolo 125, comma 3-quater, le sanzioni di cui al comma 2, lettere a), b) e c), del presente articolo sono raddoppiate nel caso in cui il dispositivo di blocco di cui all'articolo 125, comma 3-ter, sia stato alterato o manomesso ovvero siano stati rimossi o manomessi i relativi sigilli.	
19. L'ammenda prevista dai commi 1, 2, 3 e 9 è aumentata da un terzo alla metà quando il reato è commesso dopo le ore 22 e prima delle ore 7.	**Art. 186-bis, comma 7** 7. (*omissis*) Il conducente di età inferiore a diciotto anni, per il quale sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0,5 grammi per litro (g/l), non può conseguire la patente di guida di categoria B prima del compimento del ventunesimo anno di età.	
Una quota pari al venti per cento dell'ammenda irrogata con la sentenza di condanna per i reati di cui al presente articolo è destinata ad alimentare il Fondo contro l'incidentalità notturna di cui all'articolo 6-bis del decreto-legge 3 agosto	**Art. 187, comma 6-bis** 6-bis. Il conducente minore degli anni ventuno, nei confronti del quale siano stati accertati i reati di cui ai commi 1 e	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, e successive modificazioni.	8, se non ne sia già titolare al momento del fatto di reato, non può conseguire una patente di guida, neanche per conversione di patente rilasciata all'estero ai sensi dell'articolo 136, prima del compimento del ventiquattresimo anno di età. Qualora, al momento della commissione dei reati di cui ai commi 1 e 8 del presente articolo, il conducente sia munito di autorizzazione a esercitarsi ai sensi dell'articolo 122, le disposizioni relative alla sospensione e alla revoca della patente previste dal presente articolo si applicano anche all'autorizzazione all'esercitazione di guida e l'interessato non può conseguire una nuova autorizzazione a esercitarsi fino al compimento del ventiquattresimo anno di età. **Art. 187, comma 6-ter** 6-ter. Fermo restando quanto previsto dal comma 6-bis, quando i reati di cui ai commi 1 e 8 sono commessi da persona non munita di patente di guida, in luogo della sospensione cautelare della patente ai sensi dell'articolo 223 si applica il divieto di conseguirla, anche per conversione di patente rilasciata all'estero di cui all'articolo 136, per un periodo da uno a due anni. Per i medesimi reati di cui al primo periodo, commessi da persona non munita di patente di guida, quando ai sensi delle	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	disposizioni del presente articolo dovrebbero essere disposte le sanzioni amministrative accessorie della sospensione della patente di guida o della revoca di essa, in luogo di tali sanzioni si applica il divieto di conseguire la patente, rispettivamente, per un periodo corrispondente alla durata della sospensione o per i tre anni successivi all'accertamento dei predetti reati. **Art. 186, comma 2-sexies** 2-sexies. L'ammenda prevista dal comma 2 è aumentata da un terzo alla metà quando il reato è commesso dopo le ore 22 e prima delle ore 7. **Art. 187, comma 1-quater** 1-quater. L'ammenda prevista dal comma 1 è aumentata da un terzo alla metà quando il reato è commesso dopo le ore 22 e prima delle ore 7. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 186, commi 2-septies e 2-octies. **Art. 186, comma 2-octies** 2-octies. Una quota pari al venti per cento dell'ammenda irrogata con la sentenza di condanna che ha ritenuto sussistente l'aggravante di cui al comma 2-sexies è destinata ad alimentare il Fondo contro l'incidentalità notturna di cui all'articolo 6-bis del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160, e successive modificazioni.	
Articolo 171 *Fuga ed omissione di soccorso a seguito di sinistro* 1. Chiunque, in caso di sinistro con danno alle persone comunque ricollegabile al suo comportamento, non ottempera all'obbligo di fermarsi, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni. Si applica la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida da uno a tre anni. Nei casi di cui al presente comma sono applicabili le misure previste dagli articoli 281, 282, 283 e 284 del codice di procedura penale, anche al di fuori dei limiti previsti dall'articolo 280 del medesimo codice, ed è possibile procedere all'arresto, ai sensi dell'articolo 381 del codice di procedura penale, anche al di fuori dei limiti di pena ivi previsti. 2. Nei confronti del conducente che, entro le ventiquattro ore successive al fatto di cui al comma 1, si mette a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, non si applicano le disposizioni di cui al terzo periodo del comma 1. 3. Chiunque, in caso di sinistro comunque ricollegabile al suo comportamento, non	**Art. 189, comma 6** 6. Chiunque, nelle condizioni di cui comma 1, in caso di incidente con danno alle persone, non ottempera all'obbligo di fermarsi, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre anni, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. Nei casi di cui al presente comma sono applicabili le misure previste dagli articoli 281,282,283 e 284 del codice di procedura penale, anche al di fuori dei limiti previsti dall'articolo 280 del medesimo codice, ed è possibile procedere all'arresto, ai sensi dell'articolo 381 del codice di procedura penale, anche al di fuori dei limiti di pena ivi previsti. **Art. 189, comma 8-bis** 8-bis. Nei confronti del conducente che, entro le ventiquattro ore successive al fatto di cui al comma 6, si mette a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, non si applicano le disposizioni di cui al terzo periodo del comma 6. **Art. 189, commi 7, 8 e 9-bis** 7. Chiunque, nelle condizioni di cui al comma 1, non ottempera all'obbligo di prestare l'assistenza occorrente alle persone ferite, è punito con la reclusione	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

ottempera all'obbligo di prestare l'assistenza occorrente alle persone ferite a seguito di sinistro stradale, è punito con la reclusione da un anno a tre anni. Si applica la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida per un periodo non inferiore ad un anno e sei mesi e non superiore a cinque anni. 4. Il conducente che si fermi e, occorrendo, presti assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, quando dal sinistro derivi il delitto di cui agli articoli 590 e 590-bis del codice penale, non è soggetto all'arresto stabilito per il caso di flagranza di reato.	da un anno a tre anni. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo non inferiore ad un anno e sei mesi e non superiore a cinque anni, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. 8. Il conducente che si fermi e, occorrendo, presti assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, quando dall'incidente derivi il delitto di lesioni personali colpose, non è soggetto all'arresto stabilito per il caso di flagranza di reato.	
Articolo 172 *Fuga a seguito di ALT o forzatura del posto di blocco* 1. Chiunque, non ottemperando all'invito di fermarsi impartito dagli organi di polizia stradale nell'espletamento delle loro funzioni o forzando un posto di blocco formato ai sensi dell'articolo 29, comma 2, lettera a), si dia alla fuga con modalità tali da mettere in pericolo l'altrui incolumità, è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni. Si applicano la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida per un periodo non inferiore a due	**Art. 192, comma 7-bis** 7-bis. Chiunque, in violazione degli obblighi di cui ai commi 1 o 4, si dia alla fuga con modalità tali da mettere in pericolo l'altrui incolumità, è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni. Si applicano la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni e la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, salvo che non appartenga a persona estranea al reato. Si applicano le disposizioni di cui al Titolo VI, Capo II, Sezione II del decreto	**La disposizione è stata inserita nel recente Decreto-Legge "Sicurezza" n. 23 del 2026 (articolo 8, comma 1) con la finalità di prevedere apposita fattispecie di reato per i casi particolarmente pericolosi per la pubblica incolumità, anche a seguito dei recenti fatti di cronaca.** **La disposizione è stata inserita nel recente Decreto-**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

anni e non superiore a cinque anni e sei mesi nonché la confisca del veicolo, salvo che non appartenga a persona estranea al reato. 2. Nei casi di cui al comma 1, si applicano le disposizioni dell'articolo 382-bis, comma 1, del codice di procedura penale.	legislativo 30 aprile 1992, n. 285. **Art. 192 commi 1 e 4** 1. Coloro che circolano sulle strade sono tenuti a fermarsi all'invito dei funzionari, ufficiali ed agenti ai quali spetta l'espletamento dei servizi di polizia stradale, quando siano in uniforme o muniti dell'apposito segnale distintivo. 4. Gli organi di polizia giudiziaria e di pubblica sicurezza possono, per controlli necessari ai fini dell'espletamento del loro servizio, formare posti di blocco e, in tal caso, usare mezzi atti ad assicurare, senza pericolo di incidenti, il graduale arresto dei veicoli che non si fermino nonostante l'ordine intimato con idonei segnali. Le caratteristiche di detti mezzi, nonché le condizioni e le modalità del loro impiego, sono stabilite con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e della giustizia. **Articolo 382-bis codice di procedura penale** 1-ter. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano altresì nei casi di cui all'articolo 192, comma 7-bis, del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando non è possibile procedere immediatamente	**Legge "Sicurezza" n. 23 del 2026 (articolo 8, comma 2) al fine di estendere le disposizioni del codice di procedura penale in materia di flagranza differita**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	all'arresto per ragioni di sicurezza o incolumità pubblica o individuale. Di seguito il comma 1: 1. Nei casi di cui agli articoli 387-bis, 572 e 612-bis del codice penale, si considera comunque in stato di flagranza colui il quale, sulla base di documentazione videofotografica o di altra documentazione legittimamente ottenuta da dispositivi di comunicazione informatica o telematica, dalla quale emerga inequivocabilmente il fatto, ne risulta autore, sempre che l'arresto sia compiuto non oltre il tempo necessario alla sua identificazione e, comunque, entro le quarantotto ore dal fatto.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

TITOLO V

DELLA PATENTE E DEGLI ALTRI TITOLI ABILITATIVI ALLA GUIDA

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

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Art. 173 *Requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione di animali* 1. Fatte salve le disposizioni specifiche in materia di carta di qualificazione del conducente, l'età, i requisiti fisici e psichici previsti per chi guida veicoli o conduce animali sono disciplinati negli Allegati V.2 e V.3.	**Articolo 115** 1. Fatte salve le disposizioni specifiche in materia di carta di qualificazione del conducente, chi guida veicoli o conduce animali deve essere idoneo per requisiti fisici e psichici e aver compiuto: (*omissis*)	**Le specifiche disposizioni sono state inserite nei richiamati allegati.**
Art. 174 *Titoli abilitativi* 1. La disciplina delle patenti di guida e delle relative abilitazioni si conforma al diritto dell'Unione europea. 2. La patente di guida, conforme al modello unionale, nel rispetto di quanto disciplinato nell'Allegato V.1, è rilasciata dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a soggetti in possesso dei requisiti fisici e psichici	**Art. 116, comma 3** 3. La patente di guida, conforme al modello UE si distingue nelle seguenti categorie ed abilita alla guida dei veicoli per ciascuna di esse indicati: (*omissis*) **Art. 116, comma 1** 1. Non si possono guidare ciclomotori, motocicli, tricicli, quadricicli e autoveicoli	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

prescritti dall'Allegato V.3, che hanno la residenza nel territorio nazionale ai sensi del comma 10.	senza aver conseguito la patente di guida ed, ove richieste, le abilitazioni professionali. Tali documenti sono rilasciati dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici a soggetti che hanno la residenza in Italia ai sensi dell'articolo 118-bis.	
3. Si può essere titolari di un'unica patente di guida rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio Economico Europeo.	**Art. 116, comma 7** 7. Si può essere titolari di un'unica patente di guida rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo.	
4. Sulla patente di guida sono annotati, nella forma di codici unionali o nazionali, eventuali condizioni alle quali il conducente è abilitato a guidare, limitazioni o adattamenti del veicolo.	**Art. 125** 3. Fermo restando quanto previsto dal comma 4, chiunque, munito di patente di guida recante un codice unionale o nazionale relativo a "MODIFICHE DEL VEICOLO", conduce un veicolo o circola in condizioni diverse da quelle indicate dai predetti codici, è soggetto alla sanzione di cui all'articolo 173, comma 3. 3-bis. Fermo restando quanto previsto dal comma 4, chiunque, munito di patente di guida recante un codice unionale o nazionale relativo a "CONDUCENTE (motivi medici)" conduce un veicolo o circola in condizioni diverse da quelle indicate dai predetti codici, è soggetto alla sanzione di cui all'articolo 173, comma 3. 3-ter. I titolari di patente rilasciata in Italia, recante i codici unionali "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 68. Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436", di cui all'allegato I alla	**La disposizione prevede, in termini generali, che sulla patente di guida sono annotati, nella forma di codici unionali o nazionali, eventuali condizioni alle quali il conducente è abilitato a guidare, limitazioni o adattamenti del veicolo.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, possono guidare, nel territorio nazionale, veicoli a motore delle categorie internazionali M o N solo se su questi veicoli è stato installato, a loro spese, ed è funzionante un dispositivo che impedisca l'avviamento del motore nel caso in cui il tasso alcolemico del guidatore sia superiore a zero. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare ai sensi dell'articolo 75, comma 3-bis, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono determinate le caratteristiche del dispositivo di blocco, le modalità di installazione e le officine che svolgono le attività di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 122, autorizzate al montaggio dello stesso. Ogni dispositivo deve essere munito di un sigillo che ne impedisca l'alterazione o la manomissione dopo l'installazione. 3-quater. Fuori dei casi previsti dall'articolo 186, il titolare di patente di guida recante i codici unionali relativi a “LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 68. Niente alcool” e “LIMITAZIONE DELL'USO - Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436”, di cui all'allegato I alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che circola su strada in condizioni diverse da quelle indicate dai medesimi codici unionali, è soggetto alle sanzioni di cui ai commi 3 e 5 del presente articolo. Le stesse sanzioni, in misura doppia, si applicano quando il titolare di patente italiana sulla quale sono stati apposti i citati codici unionali 68 e 69 circola nel	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

5. Nell' Allegato V.1 sono stabilite le caratteristiche del modello di patente di guida, i codici unionali armonizzati e i codici nazionali. Nell'Allegato V.2 sono stabilite i veicoli che ciascuna patente abilita a condurre nonché la gradualità ed equivalenze delle patenti di guida. 6. La disciplina della carta di qualificazione del conducente e del certificato di formazione professionale, di cui all'articolo 1, commi 9 e 10, dell'Allegato V. 2, è conforme alle disposizioni dell'Unione europea, come recepite nell'ordinamento interno.	territorio nazionale alla guida di un veicolo a motore sprovvisto del dispositivo di blocco di cui al comma 3-ter ovvero con dispositivo alterato, manomesso, non funzionante o dal quale siano stati rimossi i prescritti sigilli apposti al momento dell'installazione. **Art. 173** 1. Il titolare di patente di guida al quale, in sede di rilascio o rinnovo della patente stessa, sia stato prescritto di integrare le proprie deficienze organiche e minorazioni anatomiche o funzionali per mezzo di lenti o di determinati apparecchi, ha l'obbligo di usarli durante la guida.	**Le specifiche disposizioni relative alle caratteristiche del modello di patente di guida, ai veicoli che ciascuna patente abilita a condurre, ai codici unionali armonizzati, ai codici nazionali e alla gradualità ed alle equivalenze delle patenti di guida sono state inserite nei richiamati allegati.**
7. I certificati di abilitazione professionale (CAP) per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone e del servizio taxi con autovetture sono disciplinati dall'articolo 1, commi 6, 7, e 8, dell'Allegato V. 2.	**Art. 116, comma 11** 11. Quando richiesto dalle disposizioni comunitarie, come recepite nell'ordinamento interno, i conducenti titolari di patente di guida di categoria C1, C, C1E e CE, anche speciale, conseguono la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di cose ed i conducenti titolari di patente di guida di categoria D1, D1E, D e DE, anche speciale, conseguono la carta di qualificazione del	**Le specifiche disposizioni relative ai certificati di abilitazione professionale sono inserite nel citato allegato.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

8. Ai conducenti che trasportano merci pericolose così come previsto al capitolo 8.2 dell'allegato B dell'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada, di seguito ADR, il certificato di formazione professionale è rilasciato ai sensi della normativa nazionale di attuazione del medesimo accordo, nonché in conformità a quanto previsto dall'articolo 102.	conducente per il trasporto di persone. Quest'ultima è sempre richiesta nel caso di trasporto di scolari. **Art. 116, comma 8** 8. Ai fini del servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone, di cui all'articolo 85, comma 2, lettere a), b) c) e d), e di servizio di piazza con autovetture con conducente, di cui all'articolo 86, i conducenti, di età non inferiore a ventuno anni, conseguono un certificato di abilitazione professionale di tipo KA, se per la guida del veicolo adibito ai predetti servizi è richiesta la patente di guida di categoria A1, A2 o A, ovvero di tipo KB, se per la guida del veicolo adibito ai predetti servizi è richiesta la patente di guida di categoria B1 o B. **Art. 310 Reg. es. Cds (DPR 495/1992)** 2. Il certificato di abilitazione professionale di tipo KB è valido anche per la guida dei veicoli cui abilita il certificato KA (*omissis*) **Art. 315 Reg. es. Cds (DPR 495/1992)** 1. Ai conducenti che effettuano trasporti nazionali ed internazionali su strada di merci pericolose, il certificato di formazione professionale, conforme al modello approvato dal Ministro dei trasporti e della navigazione, è rilasciato in base a quanto disposto in materia con la legge 19 febbraio 1992, n. 142.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Il certificato di formazione professionale, denominato CFP è rilasciato dai competenti uffici della motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con le modalità previste da apposito provvedimento della competente Direzione generale del medesimo Ministero ed è conforme a quanto previsto negli Allegati A e B dell'ADR. 9. Il modello della carta di qualificazione del conducente si conforma alle disposizioni unionali come recepite in ambito nazionale. 10. Ai fini del conseguimento delle patenti di guida e delle abilitazioni professionali, nonché dell'applicazione delle disposizioni di cui al presente Titolo, per residenza si intende la residenza anagrafica oppure la residenza normale in Italia di cittadini di Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, come definita nell'Allegato I.1 e in conformità a quanto	**Art. 1 del Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 6 ottobre 2006 recante "Attuazione delle norme concernenti la formazione professionale dei conducenti dei veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose su strada, con riferimento alla direttiva 94/55/CE"** 1. (*omissis*) il certificato di cui debbono essere in possesso i conducenti che trasportano merci pericolose, così come previsto al capitolo 8.2 dell'allegato B dell'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR), denominato di seguito CFP. **Art. 3, commi 1 e 2, del Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 6 ottobre 2006** 1. I CFP sono rilasciati dai competenti uffici della motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo le disposizioni impartite dalla Direzione generale per la motorizzazione. 2. Il modello del CFP è conforme a quanto previsto negli allegati A e B.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

previsto dall'articolo 6 dell'Allegato V.2. 11. I permessi internazionali di guida previsti dalle convenzioni internazionali in vigore per l'Italia sono rilasciati dal competente Ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa esibizione della patente di guida. 12. Per i conducenti titolari delle patenti di guida di categoria C1, C, C1E e CE, D1, D, D1E e DE rilasciate da uno stato membro dell'UE o dello SEE o rilasciate da uno Stato terzo le cui corrispondenti categorie di patente superiori siano convertibili in patente di guida italiana, che abbiano iniziato un corso di qualificazione iniziale ordinario, le disposizioni relative al possesso della carta di qualificazione del conducente si applicano trascorso un anno dall'inizio del medesimo corso. Le disposizioni del presente comma si applicano una sola volta. Nel periodo di tempo di cui al presente comma il possesso della carta di qualificazione del conducente non è richiesto per la guida dei veicoli per i quali la medesima carta è prevista dalla normativa unionale. 13. Le disposizioni del presente articolo e dell'Allegato V.2 si applicano anche nel caso di complessi formati da autoveicolo, anche non classificato per il soccorso stradale, e da rimorchio costituito da veicolo in avaria. È sufficiente che il	**Art. 118-bis, comma** 1. Ai fini del rilascio di una patente di guida o di una delle abilitazioni professionali di cui all'articolo 116, nonché dell'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 126, per residenza si intende la residenza normale in Italia di cittadini di Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. **Art. 137** 1. I certificati internazionali per autoveicoli, motoveicoli e rimorchi necessari per circolare negli stati nei quali, ai sensi delle convenzioni internazionali, tali documenti siano richiesti, sono rilasciati dagli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri 2. I competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri rilasciano i permessi internazionali di guida, previa esibizione della patente. **Nuova introduzione**	**La disposizione consente l'ingresso nel territorio dello Stato di conducenti stranieri che non abbiano ancora completato il ciclo di qualificazione professionale.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

conducente del complesso sia in possesso della sola patente di guida del veicolo traente isolato, quando venga rimorchiato un autoveicolo su cui sia presente altro conducente, munito della relativa patente di guida ed in grado di azionare i dispositivi di frenatura e di sterzo del veicolo trainato, così da costituire valido ausilio per la corretta marcia del complesso stesso.	**Art. 508, comma 4 Reg. Es. Cds (DPR 495/1992)** 4. Le disposizioni di cui all'articolo 116, commi 3 e 4, del codice, si applicano anche nel caso di complessi formati da autoveicolo, anche non classificato per il soccorso stradale, e da rimorchio costituito da veicolo in avaria. È sufficiente che il conducente del complesso sia in possesso della sola patente di guida del veicolo traente isolato, quando venga rimorchiato un autoveicolo su cui sia presente altro conducente, munito della relativa patente di guida ed in grado di azionare i dispositivi di frenatura e di sterzo del veicolo trainato, così da costituire valido ausilio per la corretta marcia del complesso stesso.	
Articolo 175 *Requisiti soggettivi per il conseguimento della patente di guida* 1. Non possono conseguire la patente di guida: a) i delinquenti abituali, professionali o per tendenza, che non abbiano ottenuto la riabilitazione contemplata dal codice penale; b) coloro che sono o sono stati sottoposti a misure di sicurezza personali o alle misure di prevenzione previste dal decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, ad eccezione di quella di cui all'articolo 2 del medesimo decreto legislativo, che non	**Art. 120** 1. Non possono conseguire la patente di guida i delinquenti abituali, professionali o per tendenza e coloro che sono o sono stati sottoposti a misure di sicurezza personali o alle misure di prevenzione previste dalla legge 27 dicembre 1956, n. 1423, ad eccezione di quella di cui all'articolo 2, e dalla legge 31 maggio 1965, n. 575,	**La disposizione vigente è stata riformulata:** **- alla lettera a) si limita il divieto di conseguire la patente per chi sia stato dichiarato delinquente abituale, professionale o per tendenza fino al momento dell'ottenimento del**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

abbiano ottenuto rispettivamente, la riabilitazione contemplata dal codice penale per le sentenze di condanna applicative delle misure di sicurezza personali e la riabilitazione contemplata dal decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, per le misure di prevenzione; c) coloro che sono stati condannati o hanno riportato sentenza di applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'articolo 444 del codice di procedura penale per i reati di cui agli articoli 73 e 74 del Testo Unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, che non abbiano ottenuto la riabilitazione contemplata dal codice penale; d) i destinatari del divieto di cui all'articolo 75, comma 1, lettera a), del Testo Unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990 per tutta la durata del predetto divieto. 2. Il diniego della patente di guida non può essere disposto se sono trascorsi oltre dieci anni dalla data di cessazione dell'esecuzione di misure di prevenzione o di sicurezza personali o dal passaggio in giudicato della sentenza di condanna per i reati indicati al comma 1, fatti salvi gli effetti delle riabilitazioni nel frattempo intervenute.	le persone condannate per i reati di cui agli articoli 73 e 74 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi, nonché i soggetti destinatari dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera a), e 75-bis, comma 1, lettera f), del medesimo testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990 per tutta la durata dei predetti divieti. (*omissis*) **Nuova introduzione**	**provvedimento riabilitativo;** **- alla lettera b) si è provveduto ad aggiornare i riferimenti normativi in quanto la disciplina delle misure di prevenzione è oggi contenuta nel decreto legislativo 6 settembre 2011 n. 159;** **- alla lettera d) si tiene conto della sentenza Corte Cost. 6.5.2016 n. 94 che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 75 bis D.P.R. 9 ottobre 1990, n. 309.** **La disposizione mira a circoscrivere temporalmente l'efficacia delle cause ostative al conseguimento della patente di guida, superando il rischio**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

		di limitazioni di carattere sostanzialmente perpetuo non correlate all'attualità della pericolosità sociale del soggetto. Il termine decennale individua un criterio oggettivo di bilanciamento tra le esigenze di tutela dell'interesse pubblico e il diritto dell'interessato a non subire effetti sfavorevoli derivanti da fatti ormai remoti, in linea con i principi di proporzionalità, ragionevolezza e finalità rieducativa dell'ordinamento.
3. Non possono conseguire la patente di guida i soggetti a cui sia applicata la revoca della patente di guida per la seconda volta, a seguito di sentenza di condanna per il reato di cui al terzo comma dell'articolo 589- bis del codice penale.	1. (*omissis*) Non possono di nuovo conseguire la patente di guida le persone a cui sia applicata per la seconda volta, con sentenza di condanna per il reato di cui al terzo periodo del comma 2 dell'articolo 222, la revoca della patente ai sensi del quarto periodo del medesimo comma.	**La disposizione è stata riformulata facendo riferimento al reato di cui all'articolo 589-bis, terzo comma del codice penale ossia il reato di omicidio stradale aggravato.**
4. L'accertamento della presenza dei motivi ostativi al rilascio dei titoli abilitativi di cui ai commi 1 e 3, con le modalità fissate con decreto del Ministero dell'interno, adottato di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è preventivo al rilascio dei medesimi titoli abilitativi. Nel decreto di cui al primo periodo sono, altresì, disciplinate le modalità, in forma esclusivamente informatizzata, per lo scambio delle informazioni necessarie ad	**Art. 120, comma 5** 5. Con decreto del Ministro dell'interno e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le modalità necessarie per l'adeguamento del collegamento telematico tra il sistema informativo del Dipartimento per i trasporti terrestri e il trasporto intermodale e quello del Dipartimento per le politiche del personale dell'amministrazione civile e per le risorse strumentali e finanziarie, in modo da consentire la trasmissione delle informazioni necessarie ad impedire il rilascio dei titoli abilitativi di cui al comma 1 e l'acquisizione dei dati relativi alla revoca dei suddetti titoli intervenuta ai sensi del comma 2.	**La disposizione**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

impedire il rilascio dei titoli abilitativi di cui ai commi 1 e 3 e per l'acquisizione dei dati relativi alla revoca dei suddetti titoli intervenuta ai sensi dell'articolo 156. 5. Il competente Ufficio Provinciale della Motorizzazione Civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adotta i provvedimenti di diniego di cui al presente articolo sulla base della comunicazione trasmessa dalla Prefettura territorialmente competente in ordine agli specifici motivi ostativi che non consentono di conseguire la patente. I predetti provvedimenti di diniego sono motivati sulla base della comunicazione trasmessa dalla Prefettura e notificati all'interessato. Avverso i provvedimenti adottati ai sensi del presente comma è ammesso il ricorso al Ministro dell'interno il quale decide, entro sessanta giorni, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. 7. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano anche nei confronti di coloro che richiedono la conversione di patente estera, secondo le modalità previste dal decreto di cui al comma 4.		**consente di anticipare, al momento della presentazione della domanda, la verifica dei requisiti morali.** **Si prevede che con provvedimento del Ministero dell'intero, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono stabilite le modalità per l'accertamento della presenza di motivi ostativi al rilascio della patente.**
Articolo 176 *Guida di filoveicoli* 1. Ai fini della guida di filoveicoli è richiesto	**Art. 118, comma 1** 1. Non si possono guidare filoveicoli senza	**La disposizione è**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

il possesso della patente di guida per autoveicoli, della carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone e del certificato di idoneità rilasciato da ANSFISA su proposta della azienda interessata, in conformità a quanto previsto dall'articolo 5 dell'Allegato V.2. 2. La categoria della patente di guida e la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone di cui devono essere muniti i conducenti di veicoli filoviari devono essere gli stessi di quelli prescritti per i corrispondenti autoveicoli.	avere conseguito la patente di guida per autoveicoli, la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone nel caso della guida di filoveicoli per trasporto di persone e un certificato di idoneità rilasciato dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, su proposta dell'azienda interessata. **Art. 118, comma 2** 2. La categoria della patente di guida e la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone di cui devono essere muniti i conducenti di veicoli filoviari devono essere gli stessi di quelli prescritti per i corrispondenti autoveicoli. **Art. 118, comma 4** 4. Nel regolamento sono stabiliti i requisiti, le modalità ed i programmi di esame per il conseguimento del suddetto certificato di idoneità.	**stata riformulata per indicare quali risultino i requisiti ed è stato specificato che il certificato di idoneità deve essere rilasciato da ANSFISA (a cui sono state trasferite le competenze degli USTIF).**
Articolo 177 *Guida di particolari categorie di veicoli* 1. Le patenti prescritte ai fini della guida di veicoli agricoli e forestali, esclusi quelli con conducente a terra, nonché di macchine operatrici e macchine mobili non stradali, escluse quelle a vapore, che circolano su strada, sono indicate nell'articolo 4 dell'Allegato V.2.	**Articolo 124** 1. Per guidare macchine agricole, escluse quelle con conducente a terra, nonché' macchine operatrici, escluse quelle a vapore, che circolano su strada, occorre avere ottenuto una delle patenti di cui all'articolo 116, comma 3, e precisamente: (*omissis*) 2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti i tipi e le	**È stato inserito il riferimento anche ai veicoli forestali e alle macchine mobili non stradali.** **La disciplina di dettaglio è stata inserita nel citato articolo dell'allegato.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti i tipi e le caratteristiche dei veicoli di cui al comma 1, che possono essere guidati da persone con disabilità. Con il medesimo decreto possono essere previsti gli adattamenti necessari ai fini della guida dei medesimi veicoli da parte delle persone con disabilità.	caratteristiche dei veicoli di cui al comma 1, lettere a) e b) che, eventualmente adattati, possono essere guidati da mutilati e minorati fisici con patenti speciali delle categorie A1 e B, previste dall'articolo 116, comma 3, lettere b) ed f). 3. Qualora non sia necessario prescrivere adattamenti, lo stesso decreto di cui al comma 2 stabilisce i tipi e le caratteristiche dei veicoli di cui al comma 1 che possono essere guidati da mutilati e minorati fisici.	
Articolo 178 *Esercitazioni di guida* 1. A chi ha fatto domanda per sostenere l'esame per la patente di guida ovvero per l'estensione di validità della patente ad altre categorie di veicoli ed è in possesso dei requisiti fisici, psichici e soggettivi prescritti è rilasciata un'autorizzazione per esercitarsi alla guida alle condizioni previo superamento della prova di controllo delle cognizioni di cui ai commi 1 e 2 dell'articolo 183, che avviene entro sei mesi dalla data di presentazione della domanda per il conseguimento della patente. Entro il termine di cui al primo periodo non è consentito sostenere più di due prove. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono stabilite la disciplina e le modalità di	**Articolo 122** 1. A chi ne ha fatto domanda per sostenere l'esame per la patente di guida ovvero per l'estensione di validità della patente ad altre categorie di veicoli ed è in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti è rilasciata un'autorizzazione per esercitarsi alla guida (*omissis*)	**La disciplina di dettaglio è stata inserita nel citato allegato.** **La disciplina di dettaglio è stata**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

svolgimento delle esercitazioni di guida obbligatorie. L'autorizzazione consente all'aspirante di esercitarsi su veicoli delle categorie per le quali è stata richiesta la patente o l'estensione di validità della medesima, purché al suo fianco si trovi, l'istruttore di cui al comma 2. 2. L'istruttore di cui al comma 1 è munito di patente unionale valida per la stessa categoria, conseguita da almeno dieci anni, ovvero valida per la categoria superiore ad eccezione della categoria BE e B96 e non deve avere età superiore a sessantacinque anni. L'istruttore vigila sulla marcia del veicolo, intervenendo tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità 3. Gli autoveicoli per le esercitazioni di cui al presente articolo, utilizzati per gli esami di guida sono muniti di appositi contrassegni secondo quanto previsto dall'articolo 96. 4. L'autorizzazione di cui al comma 1 è valida per dodici mesi. 5. Agli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire la patente di categoria B è consentito di esercitarsi alla guida delle macchine agricole nel rispetto di quanto previsto dal comma 2 e dei veicoli indicati per la categoria AM e A1, nel rispetto del principio di gradualità e di equivalenza previsto dall'articolo 3, comma 2, lettera	2. (omissis) l'autorizzazione consente all'aspirante di esercitarsi su veicoli delle categorie per le quali è stata richiesta la patente o l'estensione di validità della medesima, purché al suo fianco si trovi, 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; l'istruttore deve, a tutti gli effetti, vigilare sulla marcia del veicolo, intervenendo tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità. 4. Gli autoveicoli per le esercitazioni e gli esami di guida devono essere muniti di appositi contrassegni recanti la lettera alfabetica "P". Tale contrassegno è sostituito per i veicoli delle autoscuole con la scritta "scuola guida". Le caratteristiche di tali contrassegni e le modalità di applicazione saranno determinate nel regolamento.	**inserita nel citato allegato.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

h), dell'Allegato V.2 nonché di quanto previsto dall'articolo 96, comma 4.		
Articolo 179 *Guida accompagnata* 1. Ai minori che hanno compiuto diciassette anni e che sono titolari di patente di guida di categoria A1 o B1, è consentita, a fini di esercitazione, la guida di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t, con esclusione del traino di qualunque tipo di rimorchio, e comunque nel rispetto dei limiti di potenza specifica riferita alla tara di cui all'articolo 97, comma 2, alle condizioni stabilite con il regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. 2. L'autorizzazione alla guida accompagnata di cui al comma 1 è riconosciuta negli altri Stati membri dell'Unione europea che abbiano introdotto un regime equivalente, a condizione di reciprocità e secondo le modalità stabilite dalla normativa unionale.	**Art. 115, comma 1-bis** 1-bis. Ai minori che hanno compiuto diciassette anni e che sono titolari di patente di guida di categoria A1 o B1, è consentita, a fini di esercitazione, la guida di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t, con esclusione del traino di qualunque tipo di rimorchio, e comunque nel rispetto dei limiti di potenza specifica riferita alla tara di cui all'articolo 117, comma 2-bis, purché accompagnati da un conducente titolare di patente di guida di categoria B o superiore da almeno dieci anni, previo rilascio di un'apposita autorizzazione da parte del competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, su istanza presentata al medesimo ufficio dal genitore o dal legale rappresentante del minore.	**La disposizione vigente è stata modificata in virtù di quanto previsto dalla nuova direttiva patenti (DIRETTIVA (UE) 2025/2206 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 22 ottobre 2025)** **La disciplina di dettaglio è stata inserita nel citato allegato.**
Articolo 180		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Rete dell'Unione europea 1. Lo scambio di informazioni con gli altri Stati dell'Unione europea e dello Spazio economico europeo, relative al rilascio, alla conversione, alla sostituzione, ai duplicati, ai rinnovi di validità, alle revoche delle patenti e alle interdizioni alla guida avviene mediante la rete dell'Unione europea delle patenti di guida, di seguito "rete". 2. La rete può essere utilizzata anche per lo scambio di informazioni per finalità di controllo previste dalla legislazione dell'Unione. 3. Le autorità competenti, ricevuta la notifica di un'interdizione alla guida disposta da un altro Stato membro nei confronti del titolare di una patente di guida rilasciata in Italia, adottano i provvedimenti necessari per darvi attuazione. 4. L'accesso alla rete è protetto e avviene attraverso scambi di informazioni sincroni e asincroni, nonché mediante l'invio e la ricezione di messaggi, notifiche e allegati protetti. Lo scambio di informazioni sulla rete dell'Unione europea si conforma alle norme vigenti in materia di protezione dei dati personali e l'accesso alla stessa è consentita esclusivamente alle autorità competenti responsabili per il rilascio, la gestione ed il controllo delle patenti di guida e delle qualificazioni dei conducenti	**Articolo 116 *bis*** 1. Lo scambio di informazioni con gli altri Stati dell'Unione europea e dello Spazio economico europeo, relative al rilascio, alla conversione, ai duplicati, ai rinnovi di validità e alle revoche delle patenti avviene mediante la rete dell'Unione europea delle patenti di guida, di seguito "rete". 2. La rete può essere utilizzata anche per lo scambio di informazioni per finalità di controllo previste dalla legislazione dell'Unione. 3. L'accesso alla rete è protetto. Lo scambio di informazioni sulla rete dell'Unione europea si conforma alle norme vigenti in materia di protezione dei dati personali e l'accesso alla stessa è consentita esclusivamente alle autorità competenti responsabili per il rilascio, la gestione ed il controllo e delle patenti di guida e delle qualificazioni dei conducenti professionali.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

professionali. 5. Le informazioni scambiate attraverso la rete dell'Unione europea delle patenti di guida sono costantemente aggiornate.		

CAPO II
DEL RILASCIO E DELLA CONFERMA DI VALIDITÀ DELLE PATENTI

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo. 181 *Accertamento dei requisiti psico-fisici per la guida di veicoli* 1. Non può ottenere la patente di guida o l'autorizzazione ad esercitarsi alla guida o alla guida accompagnata **il** soggetto con disabilità fisica, psichica, anatomica o funzionale tale da impedire di condurre con sicurezza veicoli a motore. 2. I requisiti fisici e psichici per rilascio, la conferma e la revisione delle patenti di guida e delle abilitazioni professionali, nonché i tipi e le caratteristiche dei veicoli che possono essere guidati con le patenti speciali delle categorie A, B, C e D sono stabiliti nell'Allegato V.3. L'accertamento dei requisiti fisici e psichici è effettuato da medici monocratici, dai medici certificatori di cui all'articolo 103 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 ovvero da	**Articolo 119** 1. Non può ottenere la patente di guida o l'autorizzazione ad esercitarsi alla guida di cui all'art. 122, comma 2, chi sia affetto da malattia fisica o psichica, deficienza organica o minorazione psichica, anatomica o funzionale tale da impedire di condurre con sicurezza veicoli a motore. 2. L'accertamento dei requisiti fisici e psichici, tranne per i casi stabiliti nel comma 4, è effettuato dall'ufficio della unità sanitaria locale territorialmente competente, cui sono attribuite funzioni in materia medico-legale. L'accertamento suindicato può essere effettuato altresì da un medico responsabile dei servizi di base del distretto sanitario ovvero da un medico appartenente al ruolo dei medici del Ministero della salute o da un ispettore medico delle Ferrovie dello Stato o da un medico militare in servizio permanente effettivo o in	**Inserito il riferimento anche alla guida accompagnata.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

commissioni mediche locali. Le modalità di rilascio ed i modelli dei certificati medici, la composizione e le modalità di funzionamento delle commissioni mediche sono disciplinati nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. Al fine di assicurare una disciplina uniforme sull'intero territorio nazionale per la valutazione dell'idoneità alla guida, nel rispetto dei principi di proporzionalità e appropriatezza clinica delle valutazioni operate dalle commissioni mediche locali ai fini del rilascio della patente di guida, il Ministero della salute, d'intesa con i Ministeri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti adotta apposite linee guida. In caso di esito positivo, è rilasciato il certificato di idoneità. Nel caso in cui il medico monocratico accerti la sussistenza di patologie incompatibili con l'idoneità alla guida, si procede ai sensi dell'articolo 154, comma 2, lettera d).	quiescenza o da un medico del ruolo professionale dei sanitari della Polizia di Stato o da un medico del ruolo sanitario del Corpo nazionale dei vigili del fuoco o da un ispettore medico del Ministero del lavoro e delle politiche sociali. L'accertamento può essere effettuato dai medici di cui al periodo precedente, anche dopo aver cessato di appartenere alle amministrazioni e ai corpi ivi indicati, purché abbiano svolto l'attività di accertamento negli ultimi dieci anni o abbiano fatto parte delle commissioni di cui al comma 4 per almeno cinque anni. In tutti i casi tale accertamento deve essere effettuato nei gabinetti medici. 4. L'accertamento dei requisiti psichici e fisici è effettuato da commissioni mediche locali, costituite dai competenti organi regionali ovvero dalle province autonome di Trento e di Bolzano che provvedono altresì alla nomina dei rispettivi presidenti (*omissis*) **Art. 119, comma 3** 3. L'accertamento di cui ai commi 2 e 2-ter deve risultare da certificazione (*omissis*). **Art. 319 Reg. Es. Cds (DPR 495/1992)** 2. I medici di cui all'art. 119, comma 2, del codice, nel rilasciare il certificato d'idoneità alla guida, (*omissis*).	**Si esplicita che in caso di esito positivo è rilasciato il certificato di idoneità.** **Si esplicita che in caso di accertamento di patologie incompatibili con la guida si provvede alla revisione della patente.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Nel caso in cui l'accertamento di cui al terzo periodo è effettuato dalla Commissione Medica Locale, l'interessato può ottenere una nuova certificazione medica rilasciata dagli organi sanitari periferici della società Rete Ferroviaria Italiana Spa dalla quale emerga una diversa valutazione.	**Articolo 119, comma 5** 5. (*omissis*) I provvedimenti di sospensione o di revoca ovvero la riduzione del termine di validità della patente o i diversi provvedimenti, che incidono sulla categoria di veicolo alla cui guida la patente abilita o che prescrivono eventuali adattamenti, possono essere modificati dai suddetti uffici della motorizzazione civile in autotutela, qualora l'interessato produca, a sua richiesta e a sue spese, una nuova certificazione medica rilasciata dagli organi sanitari periferici della società Rete Ferroviaria Italiana Spa dalla quale emerga una diversa valutazione.	
3. È necessaria la partecipazione di un medico appartenente ai servizi territoriali della riabilitazione nonché di un ingegnere del ruolo del competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nei casi in cui le commissioni mediche di cui al comma 2 sottopongono a visita aspiranti conducenti affetti da disabilità fisica. Qualora siano sottoposti a visita aspiranti conducenti che manifestano comportamenti o sintomi associabili a patologie alcolcorrelate, le commissioni mediche sono integrate con la presenza di un medico dei servizi per lo svolgimento delle attività di prevenzione, cura, riabilitazione e reinserimento	**Art. 119, comma 8, lett. c)** 8. Nel regolamento di esecuzione sono stabiliti: (*omissis*) c) la composizione e le modalità di funzionamento delle commissioni mediche di cui al comma 4, delle quali dovrà far parte un medico appartenente ai servizi territoriali della riabilitazione, qualora vengano sottoposti a visita aspiranti conducenti di cui alla lettera a) del citato comma 4. In questa ipotesi, dovrà farne parte un ingegnere del ruolo del Dipartimento per i trasporti terrestri. Qualora siano sottoposti a visita aspiranti conducenti che manifestano comportamenti o sintomi associabili a patologie alcolcorrelate, le commissioni mediche sono integrate con la presenza di un medico dei servizi per lo svolgimento delle attività di prevenzione, cura, riabilitazione e reinserimento sociale dei soggetti con problemi e patologie	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

sociale dei soggetti con problemi e patologie alcolcorrelati. Può intervenire, ove richiesto dall'interessato, un medico di sua fiducia. 4. I medici e le commissioni mediche locali di cui al comma 2 possono richiedere, qualora lo ritengano opportuno, che l'accertamento dei requisiti fisici e psichici sia integrato da specifica valutazione psico-diagnostica effettuata da psicologi abilitati all'esercizio della professione ed iscritti all'albo professionale. 5. Per il conseguimento, la conferma di validità o per la revisione della patente di guida per autoveicoli delle categorie C, D ed E e per le patenti speciali delle categorie C e D, sono richiesti tempi di reazione a stimoli semplici e complessi, luminosi ed acustici, sufficientemente rapidi e regolari per poter essere classificati almeno nel quarto decile della scala decilica di classificazione. 6. Nel caso sia richiesta, ai sensi del comma 4 del presente articolo, una valutazione psicodiagnostica, devono essere effettuate, oltre alle prove di cui al comma 5, anche altre prove di attenzione, di percezione e, su specifica indicazione del medico o della commissione medica richiedente, prove di valutazione della personalità. In ogni	alcolcorrelati. Può intervenire, ove richiesto dall'interessato, un medico di sua fiducia; **Art. 119, comma 9** 9. I medici di cui al comma 2 o, nei casi previsti, le commissioni mediche di cui al comma 4, possono richiedere, qualora lo ritengano opportuno, che l'accertamento dei requisiti fisici e psichici sia integrato da specifica valutazione psico-diagnostica effettuata da psicologi abilitati all'esercizio della professione ed iscritti all'albo professionale. **Art. 381 Reg. Es. Cds (DPR 495/1992)**	**È stata inserita la possibilità di ottenere il certificato attestante la capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta presso le Commissioni medico locali. Tale certificato può essere utilizzato al fine di ottenere il rilascio del Contrassegno europeo di parcheggio.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

caso gli psicologi che procedono alle valutazioni previste dal presente articolo devono essere in possesso di una specifica formazione nel settore della sicurezza stradale. 7. Le commissioni di cui al comma 2 accertano, su richiesta, l'eventuale capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta della persona sottoposta a visita e rilasciano apposito certificato. Il certificato rilasciato ai sensi del presente comma, attestante la capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta, può essere utilizzato dall'interessato ai fini della richiesta del contrassegno EPC. 8. Le commissioni mediche locali comunicano il giudizio di temporanea o permanente inidoneità alla guida al competente ufficio della motorizzazione civile che adotta il provvedimento di sospensione o revoca della patente di guida ai sensi dell'articolo 155. Le	2. Per la circolazione e la sosta dei veicoli a servizio delle persone invalide con capacità di deambulazione impedita, o sensibilmente ridotta, il comune rilascia apposita autorizzazione in deroga, previo specifico accertamento sanitario. L'autorizzazione è resa nota mediante l'apposito contrassegno invalidi denominato: "contrassegno di parcheggio per disabili" (*omissis)* 3. Per il rilascio della autorizzazione di cui al comma 2, l'interessato deve presentare domanda al sindaco del comune di residenza, nella quale, oltre a dichiarare sotto la propria responsabilità i dati personali e gli elementi oggettivi che giustificano la richiesta, deve presentare la certificazione medica rilasciata dall'ufficio medico-legale dell'Azienda Sanitaria Locale di appartenenza, dalla quale risulta che nella visita medica è stato espressamente accertato che la persona per la quale viene chiesta l'autorizzazione ha effettiva capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta. (*omissis*) **Art. 119, comma 5** 5. Le commissioni di cui al comma 4 comunicano il giudizio di temporanea o permanente inidoneità alla guida al competente ufficio della motorizzazione civile che adotta il provvedimento di sospensione o revoca della patente di guida ai sensi degli articoli 129 e 130 del presente codice. Le commissioni comunicano altresì all'ufficio della motorizzazione civile eventuali riduzioni della validità della patente, anche con riferimento ai veicoli che la stessa abilita a	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

commissioni comunicano altresì all'ufficio della motorizzazione civile eventuali riduzioni della validità della patente, anche con riferimento ai veicoli che la stessa abilita a guidare ovvero ad eventuali adattamenti, ai fini del rilascio del duplicato che tiene conto del nuovo termine di validità ovvero delle diverse prescrizioni delle commissioni mediche locali. I provvedimenti di cui al presente comma possono essere modificati dai competenti Uffici della motorizzazione civile qualora l'interessato produca, a sua richiesta e a sue spese, una nuova certificazione medica rilasciata dagli organi sanitari periferici della società Rete Ferroviaria Italiana Spa, dalla quale emerga una diversa valutazione. La certificazione medica emessa dagli organi periferici di RFI, a pena di decadenza, è prodotta dall'interessato al competente Ufficio della Motorizzazione Civile entro centoventi giorni dal rilascio della certificazione della commissione medica locale. È onere dell'interessato produrre la nuova certificazione medica entro i termini utili alla eventuale proposizione del ricorso giurisdizionale al tribunale amministrativo regionale competente ovvero del ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.—Qualora l'interessato dimostri di avere richiesto la	guidare ovvero ad eventuali adattamenti, ai fini del rilascio del duplicato che tenga conto del nuovo termine di validità ovvero delle diverse prescrizioni delle commissioni mediche locali. I provvedimenti di sospensione o di revoca ovvero la riduzione del termine di validità della patente o i diversi provvedimenti, che incidono sulla categoria di veicolo alla cui guida la patente abilita o che prescrivono eventuali adattamenti, possono essere modificati dai suddetti uffici della motorizzazione civile in autotutela, qualora l'interessato produca, a sua richiesta e a sue spese, una nuova certificazione medica rilasciata dagli organi sanitari periferici della società Rete Ferroviaria Italiana Spa dalla quale emerga una diversa valutazione. (*omissis*) **Nuova introduzione**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

visita agli organi sanitari di RFI entro il medesimo termine di centoventi giorni dal rilascio della certificazione della commissione medica locale, l'Ufficio della Motorizzazione Civile procede al riesame in autotutela.~~—~~Ai fini del rilascio della certificazione medica di cui al terzo periodo, gli organi sanitari periferici della società Rete Ferroviaria Italiana Spa, nel caso in cui l'accertamento dei requisiti fisici e psichici sia richiesto da conducenti con disabilità fisica, sono integrati da un dipendente della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, appartenente ad uno dei profili per i quali è richiesta la laurea in ingegneria, diverso da quello di cui al comma 3 che ha integrato la commissione medica locale per l'accertamento dei requisiti psichici e fisici dell'interessato. In tutti gli altri casi, ai fini del rilascio della certificazione medica di cui al quinto periodo, gli organi sanitari periferici della società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. individuano gli accertamenti clinici, specialistici e strumentali necessari sulla base dei requisiti fisici e psichici previsti dall'Allegato V.3, tenuto conto della condizione clinica dell'interessato e della categoria di patente o abilitazione	**Art. 119, comma 6** 6. I provvedimenti di sospensione e revoca della patente di guida emanati dagli uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri a norma dell'articolo 129, comma 2, e dell'articolo 130, comma 1, nei casi in cui sia accertato il difetto con carattere temporaneo o permanente dei requisiti fisici e psichici prescritti, sono atti definitivi. **Art. 119, comma 8** 8. Nel regolamento di esecuzione sono	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

oggetto della valutazione. 9. I provvedimenti adottati dai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nei casi in cui sia accertato il difetto con carattere temporaneo o permanente dei requisiti fisici e psichici prescritti, sono atti definitivi. 10. Le linee guida di cui al comma 2 definiscono i criteri per assicurare una disciplina uniforme sull'intero territorio nazionale anche per la valutazione dell'idoneità alla guida dei pazienti sottoposti a terapie farmacologiche contenenti sostanze stupefacenti o psicotrope, in quanto affetti da condizioni morbose acute o croniche, con particolare riguardo alla necessità di adottare modelli standardizzati per la relativa valutazione funzionale, la relazione specialistica e l'attestazione sanitaria. Per l'attuazione del presente comma, presso il Ministero della salute può essere istituito un tavolo di lavoro, con la partecipazione del competente Dipartimento della Presidenza del Consiglio dei Ministri, nonché dei Ministeri dell'interno e delle infrastrutture e dei trasporti per promuovere un programma multicentrico	stabiliti: a) i requisiti fisici e psichici per conseguire e confermare le patenti di guida; b) le modalità di rilascio ed i modelli dei certificati medici; c) la composizione e le modalità di funzionamento delle commissioni mediche di cui al comma 4 (*omissis*) d) i tipi e le caratteristiche dei veicoli che possono essere guidati con le patenti speciali di categorie A, B, C e D.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

di ricerca clinica e tossicologico-forense, con il coinvolgimento di esperti e ricercatori provenienti da centri clinici e accademici di riferimento nazionale. Il predetto tavolo può essere integrato, prevedendo la partecipazione dei rappresentanti delle società scientifiche ovvero di ulteriori organismi, ove se ne ravvisi l'opportunità in relazione alle effettive necessità scientifiche, regolatorie e applicative. 11. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero della Salute e con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il Garante per la protezione dei dati personali, sono individuati i requisiti, le caratteristiche, la composizione, le tariffe e le modalità di funzionamento per lo svolgimento delle funzioni delle commissioni mediche locali da parte di centri sanitari privati, purché già riconosciuti da enti pubblici e sottoposti al controllo del Ministero della Salute.		
Articolo 182 *Rilascio della patente di guida* 1. Previa verifica del possesso dei requisiti di età, psico-fisici e soggettivi richiesti, la patente di guida può essere conseguita a		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

seguito di esito favorevole di esame di idoneità, secondo le modalità indicate dall'articolo 183, ovvero a seguito di conversione di patente rilasciata da Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, ovvero a seguito di conversione di patente rilasciata da Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo alle condizioni stabilite nelle specifiche intese bilaterali, o a seguito di conversione di patente militare o assimilata rilasciata ai sensi dell'articolo 34, secondo le disposizioni degli articoli 184, 185 e 186. 2. Il rilascio della patente di guida di cui al comma 1 è subordinato alla presentazione di apposita istanza al competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo le modalità stabilite con provvedimenti del competente Direttore generale del medesimo Ministero. Con i provvedimenti di cui al primo periodo sono disciplinati, altresì, il procedimento per il rilascio, l'aggiornamento e il duplicato, attraverso apposito sistema informatico del medesimo Ministero, delle patenti di guida e delle abilitazioni professionali, con l'obiettivo della massima semplificazione amministrativa, anche con il coinvolgimento dei medici di cui all'articolo 181, dei comuni, delle	**Art. 116, comma 2** 2. Per sostenere gli esami di idoneità per la patente di guida occorre presentare apposita domanda al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici ed essere in possesso dei requisiti fisici e psichici prescritti. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con decreti dirigenziali, stabilisce il procedimento per il rilascio, l'aggiornamento e il duplicato, attraverso il proprio sistema informatico, delle patenti di guida e delle abilitazioni professionali, con l'obiettivo della massima semplificazione amministrativa, anche con il coinvolgimento dei medici di cui all'articolo 119, dei comuni, delle autoscuole di cui all'articolo 123 e dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.	**La disciplina di dettaglio è contenuta nel citato allegato.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

autoscuole di cui all'articolo 188 e dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. 3. Il rilascio della patente di guida è subordinato alle condizioni di gradualità ed equivalenza previste dall'articolo 3 dell'Allegato V.2. 4. Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto in conformità e alle condizioni di cui alla normativa unionale, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida. 5. Se il candidato effettua la prova di capacità e comportamento per il rilascio di un titolo abilitativo su di un veicolo dotato di cambio automatico, tale fatto è indicato sulla patente di guida con il codice unionale 78 di cui alla Tabella A dell'Allegato V.1. Tale codice è rimosso a seguito del corso di formazione teorico e pratico su veicoli dotati di cambio manuale, presso un'autoscuola, secondo le modalità previste con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	**Art. 123, comma 7** 7. (*omissis*) Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Articolo 183 *Esami di idoneità per il conseguimento della patente di guida*		
1. L'idoneità tecnica necessaria per il rilascio della patente di guida si consegue previo superamento di un esame di verifica delle capacità e dei comportamenti e di un esame di controllo delle cognizioni del soggetto richiedente, secondo le modalità e i programmi contenuti nell'Allegato V.4., anche mediante ricorso a sussidi audiovisivi, questionari d'esame e ogni elemento utile ai fini del relativo giudizio di idoneità.	**Art. 121, comma 1** 1. L'idoneità tecnica necessaria per il rilascio della patente di guida si consegue superando una prova di verifica delle capacità e dei comportamenti ed una prova di controllo delle cognizioni. **Art. 121, comma 2** 2. Gli esami di cui al comma 1 sono effettuati secondo direttive, modalità e programmi stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulla base delle direttive della Comunità Europea e con il ricorso a sussidi audiovisivi, questionari d'esame e quant'altro necessario per una uniforme formulazione del giudizio.	**Si rinvia al citato allegato per le modalità e programmi relativi agli esami di idoneità tecnica.**
Le prove d'esame sono pubbliche.	**Art. 121, comma 7** 7. Le prove d'esame sono pubbliche.	
2. I soggetti competenti alle attività di valutazione relative alla patente di guida o alle abilitazioni professionali di cui all'articolo 174, sono i dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, appositamente abilitati secondo quanto previsto nell'Allegato V.5. Ai fini del mantenimento dell'abilitazione alla funzione di esaminatore di guida di cui al	**Art. 121, commi 3 e 4** 3. Gli esami per la patente di guida, per le abilitazioni professionali di cui all'articolo 116 e del certificato di idoneità professionale di cui all'articolo 118, sono effettuati da dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, a seguito della frequenza di corso di qualificazione iniziale, secondo le disposizioni di cui ai commi 5 e 5-bis, ed esame di abilitazione. Il permanere nell'esercizio della funzione di esaminatore è subordinato alla	**Nella nuova disposizione si fa riferimento generico alle attività di valutazione per rendere chiaro che si tratta non solo di esami per conseguire**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

primo periodo è necessaria apposita attività formativa, secondo le modalità di cui all' Allegato V.5. 3. La prova pratica di guida non può essere sostenuta prima che sia trascorso un mese dalla data del rilascio dell'autorizzazione per esercitarsi alla guida, ai sensi dell'articolo 178. 4. Entro il termine di validità dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida, la prova pratica non può comunque essere sostenuta prima che sia trascorso un mese dalla modifica del cambio di cui è dotato il veicolo con cui intende sostenersi la prova d'esame, da automatico a meccanico, ovvero dalla modifica della categoria richiesta, ove possibile. 5. In caso di prova di esame sostenuta con esito sfavorevole ovvero in caso di assenza non giustificata, è possibile sostenere la nuova prova di esame soltanto dopo che sia decorso un mese dalla prova precedente.	frequenza di corsi di formazione periodica, secondo le disposizioni di cui ai commi 5 e 5-bis. 4. Nel regolamento sono determinati i profili professionali dei dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che danno titolo all'effettuazione degli esami di cui al comma 3. **Art. 121, comma 8** 8. La prova pratica di guida non può essere sostenuta prima che sia trascorso un mese dalla data del rilascio dell'autorizzazione per esercitarsi alla guida, ai sensi del comma 1 dell'articolo 122. **Nuova introduzione** **Art. 121, comma 10** 10. Tra una prova d'esame sostenuta con esito sfavorevole ed una successiva prova deve trascorrere almeno un mese. **Art. 121, comma 12**	**la patente ma anche di quelli richiesti ai fini della revisione della stessa.** **La disciplina di dettaglio relativa all'attività formativa è contenuta nel citato allegato.** **Il comma 4 è di nuova introduzione. L'introduzione risponde all'esigenza di disciplinare l'ipotesi in cui il candidato, successivamente all'emissione del foglio rosa, intenda variare alternativamente:** a) **il tipo di cambio del mezzo con cui**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

6. Contestualmente al superamento con esito favorevole dell'esame di guida, il competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rilascia la patente di guida a chi ne ha fatto richiesta. 7. Se il candidato che consegue per esami la patente di guida italiana è già titolare di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo che non può essere convertita ai sensi dell'articolo 184, tale fatto è indicato sulla patente di guida con il codice nazionale 123 di cui alla Tabella A dell'Allegato V.1, secondo le modalità previste con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Ai titolari della patente di guida con codice nazionale 123 non si applicano le limitazioni di cui all'articolo 97.	12. Contestualmente al superamento con esito favorevole dell'esame di guida, il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri rilascia la patente di guida a chi ne ha fatto richiesta ai sensi dell'art. 116.	**andrà a sostenere l'esame pratico (solo nel caso da automatico a meccanico)** b) **il tipo di abilitazione, nel rispetto degli altri requisiti (es: da A1 a B1).** **In tali ipotesi, si prevede che la prova pratica di guida non possa essere sostenuta prima che sia decorso un mese dalla data di rilascio dell'autorizzazione ad esercitarsi alla guida, come modificata su istanza del candidato, ferma restando la validità amministrativa originaria della stessa. Tale previsione assicura il rispetto della finalità sottesa alla previsione di cui al comma 3 che richiede un periodo**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

		minimo di esercitazione di un mese con il veicolo cui si riferisce il foglio rosa prima dello svolgimento dell'esame pratico di guida. **La fattispecie è integrata mediante il riferimento alla mancata presentazione alla prova di esame in assenza di un fondato motivo. Trattasi di prassi già consolidata.**
Articolo 184 *Conversione delle patenti rilasciate da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo* 1. Fermo restando quanto previsto da accordi internazionali in vigore per l'Italia, il titolare di patente di guida in corso di validità, rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, che abbia acquisito residenza anagrafica in Italia,	**Art. 136** 1. Fermo restando quanto previsto da accordi internazionali, il titolare di patente di guida in corso di validità, rilasciata da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, che abbia acquisito residenza anagrafica in Italia, può richiedere, la conversione della patente posseduta in	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

può richiedere, con le modalità previste con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la conversione della patente posseduta in patente di guida italiana senza sostenere l'esame di idoneità di cui all'articolo 83 se consentito in specifiche intese bilaterali, a condizioni di reciprocità. La patente di guida italiana è rilasciata previo controllo del possesso da parte del richiedente dei requisiti fisici, psichici e soggettivi stabiliti dagli articoli 175 e 181. 2. La patente convertita è ritirata e restituita, da parte dell'ufficio della motorizzazione che ha provveduto alla conversione, all'autorità dello Stato che l'ha rilasciata, precisandone i motivi. Ove previsto dagli accordi bilaterali, nei casi di smarrimento del titolo, la richiesta di conversione è subordinata alla presentazione della denuncia di smarrimento. In tali casi l'ufficio della motorizzazione non procede alla restituzione del titolo ai sensi del primo periodo, precisandone i motivi. 3. Qualora si proceda ai sensi del comma 1, sulla patente di guida italiana convertita è annotata l'avvenuta conversione, sia in sede di rilascio che in sede di rinnovo o di duplicazione e, se del caso, sulla stessa è disposto provvedimento di revisione ai sensi dell'articolo 137.	patente di guida italiana senza sostenere l'esame di idoneità di cui all'articolo 121, se consentito in specifiche intese bilaterali, a condizioni di reciprocità. La patente di guida italiana è rilasciata previo controllo del possesso da parte del richiedente dei requisiti fisici e psichici stabiliti dall'articolo 119. La patente convertita è ritirata e restituita, da parte dell'ufficio della motorizzazione che ha provveduto alla conversione, all'autorità dello Stato che l'ha rilasciata, precisandone i motivi. Le medesime disposizioni si applicano per le abilitazioni professionali, senza peraltro provvedere al ritiro dell'eventuale documento abilitativo a sé stante. 2. Qualora si proceda ai sensi del comma 1, sulla patente di guida italiana convertita è annotata l'avvenuta conversione, sia in sede di rilascio che in sede di rinnovo o di duplicazione, e, se del caso, sulla stessa è disposto provvedimento di revisione ai sensi dell'articolo 128. 4. Nel caso in cui è richiesta la conversione di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente alla Unione europea o allo Spazio	**il comma 4 ha modificato il comma 4 dell'art. 136 del vigente CDS, in modo da disciplinare puntualmente la riconversione in patente italiana nelle due distinte ipotesi di accordo internazionale**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

1. Nel caso in cui è richiesta la conversione di patente di guida rilasciata da uno Stato non appartenente alla Unione europea o allo Spazio economico europeo, con il quale non vige specifica intesa bilaterale, a condizioni di reciprocità, derivante da riconoscimento o conversione di patente italiana, è rilasciata una patente di categoria non superiore a quella italiana originaria. Nel caso in cui vige una specifica intesa bilaterale, a condizioni di reciprocità, è rilasciata una patente di guida di categoria anche superiore a quella italiana originaria, a condizione che quest'ultima sia stata conseguita per esami e che la conversione di detta categoria sia prevista dalla tabella di equipollenza. 4. In caso di patente italiana ottenuta per conversione di patente rilasciata da Stati non appartenenti all'Unione europea o allo Spazio economico europeo l'attivazione della patente di guida mobile è subordinata a validazione da parte dell'Ufficio provinciale che ha gestito la pratica di conversione a mezzo collegamento informatico ed è subordinata alla restituzione della patente di guida estera e all'esibizione del documento di soggiorno in corso di validità.	economico europeo, derivante da precedente patente italiana, è rilasciata una patente di categoria non superiore a quella originaria. **Nuova introduzione**	**vigente o non vigente (primo periodo), nonché il caso della convertibilità di patenti superiori conseguite per esame all'estero (secondo periodo);** **Tenuto conto del Progetto Portafoglio Digitale Italiano o Sistema IT Wallet (articolo 64-quater del decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82) è stata introdotta una specifica disposizione per l'attivazione della patente di guida mobile nei casi di patente italiana ottenuta per conversione di patente rilasciata da Stati non appartenenti all'Unione europea o allo Spazio economico europeo.**
Articolo 185		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Conversione delle patenti rilasciate da uno Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo 1. Fatto salvo quanto previsto dal comma 5, il titolare di patente di guida, rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbia acquisito residenza in Italia come definita nell'Allegato I.1 può richiedere la conversione della patente posseduta in patente di guida italiana, valida per le stesse categorie alle quali è abilitato, senza sostenere l'esame di idoneità di cui all'articolo ~~5.II.3~~ 183 e nel rispetto di quanto previsto dal comma 5 dell'articolo 187. Le modalità di presentazione dell'istanza sono definite con provvedimento della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.- 2. L'Ufficio della Motorizzazione presso cui è presentata l'istanza ai sensi del comma 1 verifica la validità della patente posseduta, anche attraverso lo scambio di informazioni mediante la rete dell'Unione europea delle patenti di guida, di cui all'articolo 180. 3. La patente convertita è ritirata e restituita all'autorità dello Stato che l'ha rilasciata, precisandone i motivi.- 4. Le disposizioni di cui ai commi 1, 2 e 3 si applicano anche alle abilitazioni	**Art. 136-bis, comma 3** 3. Il titolare di patente di guida in corso di validità, rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbia acquisito residenza in Italia ai sensi dell'articolo 118-bis, può richiedere la conversione della patente posseduta in patente di guida italiana, valida per le stesse categorie alle quali è abilitato, senza sostenere l'esame di idoneità di cui all'articolo 121. (*omissis*) **Art. 136-bis, commi 3 e 6** 3. (*omissis*) L'ufficio della motorizzazione provvede a tale fine a verificare per quale categoria la patente posseduta sia effettivamente in corso di validità. La patente convertita è ritirata e restituita, da parte dell'ufficio della motorizzazione che ha provveduto alla conversione, all'autorità dello Stato che l'ha rilasciata, precisandone i motivi Le medesime disposizioni si applicano per le abilitazioni professionali, senza peraltro	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

professionali. 5. Il titolare di patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, senza limiti di validità amministrativa ovvero con validità non coerente con le vigenti disposizioni unionali, procede alla conversione della patente posseduta trascorsi due anni dall'acquisizione della residenza in Italia come definita nell'Allegato I.1. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 187, comma 5. 6. Il titolare di patente di guida, rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbia acquisito residenza in Italia come definita nell'Allegato I.1, può ottenere dall' Ufficio della motorizzazione presso cui è stata presentata l'istanza di conversione il rilascio di un duplicato della patente posseduta, qualora questa sia stata smarrita o sottratta. L'ufficio della motorizzazione procede al rilascio del duplicato per conversione in base alle informazioni in proprio possesso anche ai sensi del comma 2 o, se del caso, in base alle informazioni acquisite presso le autorità competenti dello Stato che ha rilasciato la patente originaria. 7. Ferme restando le ipotesi di cui all'articolo 187, comma 5, settimo periodo, la conversione di patente unionale scaduta	provvedere al ritiro dell'eventuale documento abilitativo a sé stante. Il titolare di patente di guida, senza limiti di validità amministrativa, trascorsi due anni dall'acquisizione della residenza normale, deve procedere alla conversione della patente posseduta. 6. Il titolare di patente di guida in corso di validità, rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbia acquisito residenza in Italia ai sensi dell'articolo 118-bis, può ottenere da un ufficio della motorizzazione il rilascio di un duplicato della patente posseduta, qualora questa sia stata smarrita o sottratta. L'ufficio della motorizzazione procede al rilascio del duplicato in base alle informazioni in proprio possesso o, se del caso, in base alle informazioni acquisite presso le autorità competenti dello Stato che ha rilasciato la patente originaria. **Art. 126, comma 8-ter** 8-ter. Qualora una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni, la conferma della validità è subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida del	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

da più di cinque anni al momento della presentazione dell'istanza di conversione è subordinata all'esito positivo di un esperimento di guida. 8. Nei confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbiano acquisito residenza in Italia come definita nell'Allegato I.1 si applicano le disposizioni di cui all'articolo 154. A tale fine il titolare procede alla conversione della patente posseduta prima di sottoporsi alla revisione. 9. Le disposizioni del presente articolo non si applicano quando la patente di guida della quale si chiede la conversione è sospesa o revocata dallo Stato che la ha rilasciata. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 184, comma 5. 10. Non si procede alla conversione di patente di guida europea, derivante da patente rilasciata da Stati non appartenenti all'Unione europea o allo	titolare. (*omissis*) **Art. 136-bis, commi 4 e 5** 4. Nei confronti dei titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, che abbiano acquisito residenza in Italia ai sensi dell'articolo 118-bis si applicano le disposizioni di cui all'articolo 128. A tale fine è fatto obbligo al titolare di procedere al riconoscimento o alla conversione della patente posseduta prima di sottoporsi alla revisione. 5. Le disposizioni di cui ai commi 2 e 3 non si applicano quando la patente di guida della quale si chiede il riconoscimento o la conversione è sospesa o revocata dallo Stato che la ha rilasciata. **Nuova introduzione** **Art. 136, comma 3** 3. Non si procede alla conversione di patente di guida comunitaria, derivante da patente rilasciata da Stati non appartenenti all'Unione	**La nuova disposizione relativa all'attivazione della patente di guida mobile di cui all'articolo 5.II.4, comma 5 è stata estesa anche alla conversione di patenti UE e SEE.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Spazio economico europeo, con i quali lo Stato italiano non ha concluso intese bilaterali.	europea o allo Spazio economico europeo, con i quali lo Stato italiano non ha concluso intese bilaterali.	
Articolo 186 *Conversione delle patenti militari o assimilate* 1. Coloro che sono muniti della patente di cui all'articolo 34 del presente codice possono ottenere, senza sostenere l'esame di idoneità di cui all'articolo 183, la patente di guida per veicoli delle corrispondenti categorie, secondo la tabella di equipollenza stabilita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero o l'ente dal quale dipendono i titolari, sempreché la richiesta sia presentata per il tramite dell'autorità dalla quale dipendono durante il servizio o non oltre un anno dalla data del congedo o dalla cessazione dal servizio.	**Art. 138, comma 5** 5. Coloro che sono muniti di patente militare possono ottenere, senza sostenere l'esame di idoneità, a patente di guida per veicoli delle corrispondenti categorie, secondo la tabella di equipollenza stabilita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della difesa, sempreché la richiesta venga presentata per il tramite dell'autorità dalla quale dipendono durante il servizio o non oltre un anno dalla data del congedo o dalla cessazione dal servizio.	
Articolo 187 *Durata e conferma della validità delle patenti di guida* 1. La conferma della validità delle patenti di guida e dei certificati di abilitazione	**Art. 126, comma 1** 1. (*omissis*) La conferma della validità delle patenti di guida e dei certificati di abilitazione	**La disposizione vigente è stata riformulata**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

professionale è subordinata: a) alla residenza come definita nell'Allegato I.1; b) alla permanenza dei requisiti fisici e psichici di idoneità alla guida prescritti per la specifica categoria di patente, accertata ai sensi dell'articolo 181. 2. Le patenti di guida hanno validità amministrativa commisurata alla categoria e all'età del titolare in favore del quale sono rilasciate o rinnovate, secondo le disposizioni di cui all'Allegato V.3. 3. Il titolare della patente rinnovata riceve apposito duplicato all'esito della conclusione del procedimento di conferma di validità ai sensi del presente articolo. Ricevuto tale duplicato, il titolare procede alla distruzione del documento sostituito. 4. Fatto salvo quanto previsto dal comma 5, il procedimento per il duplicato per rinnovo di validità della patente di guida, nel rispetto di quanto previsto dall'Allegato V.3, è espletato in modalità telematica attraverso il sistema informatico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il coinvolgimento dei medici deputati all'accertamento dei requisiti fisici e psichici di cui all'articolo 181 e all'Allegato V.3., che rilasciano la prescritta certificazione. Qualora il medico monocratico accerta il venir meno delle	professionale di cui all'articolo 116, commi 8 e 10, è subordinata alla permanenza dei requisiti fisici e psichici di idoneità alla guida. **Art. 126, comma 8** 8. (...) Il titolare della patente, dopo aver ricevuto il duplicato, deve provvedere alla distruzione della patente scaduta di validità. 8. Fatto salvo quanto previsto dal comma 8-ter, la validità della patente è confermata dal competente ufficio centrale del Dipartimento per la mobilità sostenibile, che trasmette per posta al titolare della patente di guida un duplicato della patente medesima, con l'indicazione del nuovo termine di validità. A tal fine i sanitari indicati nell'articolo 119, comma 2, sono tenuti a trasmettere al suddetto ufficio del Dipartimento per la mobilità sostenibile, nel termine di cinque giorni decorrente dalla data di effettuazione della visita medica, i dati e ogni altro documento utile ai fini dell'emissione del duplicato della patente di cui al primo periodo. Analogamente procedono le commissioni di cui all'articolo 119, comma 4. Non possono essere sottoposti alla visita medica i conducenti che non dimostrano,	**inserendo il riferimento anche alla sussistenza della residenza.** **Le specifiche disposizioni relative alla validità sono state inserite nel citato allegato.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

condizioni per la conferma della validità della patente, si procede ai sensi dell'articolo 154, comma 2, lettera d). Qualora tale accertamento è effettuato dalla Commissione Medica Locale, quest'ultima ne dà comunicazione al competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini dell'adozione dei provvedimenti di cui all'articolo 155. Non possono essere sottoposti alla visita medica i conducenti che non abbiano corrisposto la prescritta tariffa per la conferma di validità della patente di guida. Il personale sanitario che effettua la visita è responsabile in solido dell'omesso pagamento. 5. Qualora una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni, la conferma della validità è subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida del titolare. A tal fine, gli uffici periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti presso cui è stata presentata l'istanza rilasciano, previa acquisizione della certificazione medica di idoneità alla guida di cui al comma 4, e, su richiesta del conducente, una ricevuta di prenotazione dell'esperimento di guida, valida per condurre il veicolo fino al giorno della prova. L'esperimento di guida è	previa esibizione delle ricevute, di avere effettuato i versamenti in conto corrente postale degli importi dovuti per la conferma di validità della patente di guida. Il personale sanitario che effettua la visita è responsabile in solido dell'omesso pagamento. (*omissis*) **Art. 126, comma 8-ter** 8-ter. Qualora una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni, la conferma della validità è subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida del titolare. A tal fine, gli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile rilasciano, previa acquisizione della certificazione medica di cui al comma 8 e su richiesta del conducente, una ricevuta di prenotazione dell'esperimento di guida, valida per condurre il veicolo fino al giorno della prova. L'esperimento di guida consiste nell'esecuzione di almeno una delle manovre e almeno tre dei comportamenti di guida nel traffico previsti per la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti per il conseguimento della patente della medesima categoria di quella posseduta. In caso di esito negativo dell'esperimento di guida, la patente è revocata con decorrenza dal giorno stesso della prova. In caso di assenza del titolare, la patente è sospesa fino all'esito positivo di un ulteriore esperimento di guida	**La disciplina di dettaglio è stata inserita nel citato allegato.** **È stata aggiunta una precisazione volta a**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

disciplinato dall'Allegato V.3. In caso di esito negativo dell'esperimento di guida, la patente è revocata con provvedimento del competente ufficio periferico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con decorrenza dal giorno stesso della prova. In caso di assenza del titolare, l'efficacia della patente è sospesa fino all'esito positivo di un ulteriore esperimento di guida su richiesta dell'interessato. La sospensione decorre dal giorno successivo a quello fissato per la prova senza necessità di adozione di un ulteriore provvedimento da parte dei competenti uffici periferici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed è annotato nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 135. Nelle ipotesi di cui all'articolo 185, comma 5, il periodo di cinque anni decorre dalla scadenza del termine di due anni ivi previsto per la conversione della patente. 6. Ad eccezione dei casi indicati nell'Allegato V.3 per i quali l'accertamento è effettuato da commissioni mediche locali ovvero da medici specialisti per specifiche patologie, per i titolari di patente italiana, residenti o dimoranti in uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, per un periodo di almeno sei mesi, la validità della patente è	che dovrà essere richiesto dall'interessato. La sospensione decorre dal giorno successivo a quello fissato per la prova senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile. **Art. 126, commi 9 e 8-bis** 9. Per i titolari di patente italiana, residenti o dimoranti in un altro Stato per un periodo di almeno sei mesi, la validità della patente è altresì confermata, tranne per i casi previsti nell'articolo 119, commi 2-bis e 4, dalle autorità diplomatico-consolari italiane presenti negli Stati medesimi, che rilasciano, previo accertamento dei requisiti fisici e psichici da parte di medici fiduciari delle ambasciate o dei consolati italiani, una specifica attestazione che per il periodo di permanenza all'estero fa fede dell'avvenuta verifica del permanere dei requisiti di idoneità psichica e fisica. Chi ha rinnovato la patente di guida presso un'autorità diplomatico-consolare italiana in uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo ha l'obbligo, entro sei mesi dalla riacquisizione	**chiarire il *dies a quo* per il computo del periodo quinquennale.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

confermata dalle autorità diplomatico-consolari italiane presenti negli Stati medesimi, che rilasciano, previo accertamento dei requisiti fisici e psichici da parte di medici fiduciari delle ambasciate o dei consolati italiani, una specifica attestazione in merito alla permanenza dei prescritti requisiti. Quando il titolare della patente italiana riacquisisce la residenza in Italia, il rinnovo della medesima patente è effettuato entro sei mesi dalla riacquisizione secondo le procedure del comma 4. Si applicano le disposizioni del comma 5. 7. Nelle more degli accertamenti, da parte della commissione medica locale, per la verifica della persistenza dei requisiti di idoneità psicofisica richiesti per il rinnovo di validità della patente di guida, al titolare di patente di guida è rilasciato da parte della medesima commissione, per una sola volta, un permesso provvisorio di guida, valido fino all'esito finale della procedura di rinnovo alle condizioni e con le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il rilascio del permesso provvisorio di guida è subordinato alla verifica dell'insussistenza di condizioni di ostatività presso l'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui all'articolo 11. Il	della residenza in Italia, di rinnovare la patente stessa secondo la procedura ordinaria prevista al comma 8. Si applicano le disposizioni di cui al comma 8-ter. 8-bis. Al titolare di patente di guida che si sottopone, presso la commissione medica locale di cui all'articolo 119, comma 4, agli accertamenti per la verifica della persistenza dei requisiti di idoneità psicofisica richiesti per il rinnovo di validità della patente di guida, la commissione stessa rilascia, per una sola volta, un permesso provvisorio di guida, valido fino all'esito finale della procedura di rinnovo. Il rilascio del permesso provvisorio di guida è subordinato alla verifica dell'insussistenza di condizioni di ostatività presso l'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui all'articolo 226, comma 10. Il permesso provvisorio di guida non è rilasciato ai titolari di patente di guida che devono sottoporsi agli accertamenti previsti dagli articoli 186, comma 8, e 187, comma 6.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

permesso provvisorio di guida non è rilasciato ai titolari di patente di guida che devono sottoporsi agli accertamenti previsti dall'articolo 154, comma 3, lettera a).		

CAPO III

DELLE AUTOSCUOLE

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 188 *Autoscuole* 1. Le scuole per l'educazione stradale, l'istruzione e la formazione dei conducenti sono denominate autoscuole. 2. L'autoscuola svolge l'attività di formazione dei conducenti per il conseguimento di patenti di qualsiasi categoria, possiede un'adeguata attrezzatura tecnica e didattica e dispone di insegnanti e istruttori muniti della prescritta abilitazione professionale. Qualora più autoscuole si consorzino e costituiscano un centro di istruzione automobilistica, riconosciuto dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	**Articolo 123, comma 1, 7** 1. Le scuole per l'educazione stradale, l'istruzione e la formazione dei conducenti sono denominate autoscuole. 7. L'autoscuola deve svolgere l'attività di formazione dei conducenti per il conseguimento di patente di qualsiasi categoria, possedere un'adeguata attrezzatura tecnica e didattica e disporre di insegnanti ed istruttori riconosciuti idonei dal Ministero dei trasporti, che rilascia specifico attestato di qualifica professionale. Qualora più scuole autorizzate si consorzino e costituiscano un centro di istruzione automobilistica, riconosciuto dall'ufficio provinciale della Direzione generale della M.C.T.C. Secondo criteri uniformi fissati con decreto del Ministro dei trasporti, le medesime autoscuole possono demandare, integralmente o parzialmente, al centro di istruzione automobilistica la formazione dei	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

secondo criteri uniformi stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le medesime autoscuole possono demandare, integralmente o parzialmente, al centro la formazione dei conducenti per il conseguimento di tutte le categorie di patenti, anche speciali, fatta eccezione per la categoria B, nonché dei documenti di abilitazione e di qualificazione professionale. In tal caso, le dotazioni complessive, in personale e in attrezzature, delle singole autoscuole consorziate possono essere adeguatamente ridotte. 3. L'avvio di attività di un'autoscuola avviene tramite segnalazione certificata di inizio di attività ai sensi dell'articolo 19-bis, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, secondo le modalità indicate nell'Allegato V.6. 4. Le autoscuole esercitano l'attività di istruzione e formazione dei conducenti di veicoli e sono soggette a vigilanza amministrativa e tecnica da parte delle province, alle quali compete inoltre l'applicazione delle sanzioni previste dall'Allegato V.6.	conducenti per il conseguimento di tutte le categorie di patenti, anche speciali, fatta eccezione per quella di categoria B, e dei documenti di abilitazione e di qualificazione professionale. In caso di applicazione del periodo precedente, le dotazioni complessive, in personale e in attrezzature, delle singole autoscuole consorziate possono essere adeguatamente ridotte. (*omissis*) 7-bis. L'avvio di attività di un'autoscuola avviene tramite segnalazione certificata di inizio di attività ai sensi dell'articolo 19-bis, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, trasmessa per via telematica allo Sportello unico delle attività produttive istituito presso il comune territorialmente competente in ragione della sede dell'autoscuola stessa. (*omissis*) 2. Le autoscuole sono soggette a vigilanza amministrativa e tecnica da parte delle province, alle quali compete inoltre l'applicazione delle sanzioni di cui al comma 11-bis 10. Il Ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti: (*omissis*) le modalità di svolgimento delle verifiche di cui al comma 7-bis; i requisiti minimi di capacità finanziaria; 7-bis (*omissis*) verifiche preventive relative alla disponibilità del parco veicolare (*omissis*) i criteri per l'accreditamento da parte delle regioni e delle province autonome dei soggetti di cui al comma 10-bis, lettera b);	**Con riferimento al comma 5 dell'art. 188 (proveniente dal comma 10 dell'art. 123 del CDS attualmente in vigore), la disciplina è già esistente e contenuta nel Decreto ministeriale 17/05/1995, n. 317 recante "Regolamento recante la disciplina dell'attività delle autoscuole".**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

5. I compiti delle autoscuole e i criteri per consentire la vigilanza sulle stesse sono stabiliti con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adottati ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n.400. Con i medesimi decreti si stabiliscono, altresì: a) i requisiti minimi di capacità finanziaria; b) le modalità di svolgimento delle verifiche preventive relative alla disponibilità del parco veicolare di cui all'Allegato V.6; c) i criteri per l'accreditamento da parte delle regioni e delle province autonome dei soggetti di cui all'articolo 1, comma 6, lettera b) dell'Allegato V.6; d) le prescrizioni sui locali e sull'arredamento didattico, anche al fine di consentire l'eventuale svolgimento degli esami, nonché la durata dei corsi. e) i requisiti di idoneità, i corsi di formazione iniziale e periodica, con i relativi programmi, degli insegnanti e degli istruttori delle autoscuole per conducenti; f) i programmi di esame per l'accertamento della idoneità	le prescrizioni sui locali e sull'arredamento didattico, anche al fine di consentire l'eventuale svolgimento degli esami, nonché la durata dei corsi; i requisiti di idoneità, i corsi di formazione iniziale e periodica, con i relativi programmi, degli insegnanti e degli istruttori delle autoscuole per conducenti; i programmi di esame per l'accertamento della idoneità tecnica degli insegnanti e degli istruttori, cui si accede dopo la citata formazione iniziale; i programmi di esame per il conseguimento della patente di guida.	**La disciplina di dettaglio è stata inserita nel citato allegato.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

tecnica degli insegnanti e degli istruttori, cui si accede dopo la formazione iniziale di cui alla lettera b). 6. I programmi di esame per il conseguimento della patente di guida sono stabiliti nell'Allegato V.4.		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

TITOLO VI – DEI VEICOLI

CAPO I – DEI PRINCIPI GENERALI		
NUOVO CODICE	**CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI**	**NOTE**
Articolo 189 *Veicoli*		
1. Ai fini del presente codice, per veicoli, come classificati dagli articoli 2 e 3, dell'Allegato I.1, si intendono tutte le macchine, di qualsiasi specie, che circolano sulle strade, guidate dalla persona o dotate di un sistema di guida automatizzato che utilizza hardware e software per esercitarne il controllo dinamico in modo continuativo. 2. Non sono considerati veicoli: a) le macchine riservate all'uso dei bambini, che non superano i limiti stabiliti dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289; b) le macchine riservate all'uso di persone con disabilità dotate delle caratteristiche di cui al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, che rientrano tra i dispositivi medici e i robot per la cura della persona, anche se asserviti da motore; c) i dispositivi per la micromobilità elettrica, di cui all'articolo 213.	**Art. 46** 1. Ai fini delle norme del presente codice, si intendono per veicoli tutte le macchine di qualsiasi specie, che circolano sulle strade guidate dall'uomo. *(omissis)* Non rientrano nella definizione di veicolo: a) le macchine per uso di bambini, le cui caratteristiche non superano i limiti stabiliti dal regolamento; b) le macchine per uso di invalidi, rientranti tra gli ausili medici secondo le vigenti disposizioni comunitarie, anche se asservite da motore. **Nuova introduzione**	**Nella nuova disposizione è stata aggiornata la definizione di veicolo alla luce dell'evoluzione tecnologica della mobilità.** **È stato specificato che non sono considerati veicoli i dispositivi di micromobilità elettrica.**
Articolo 190 *Obblighi dei costruttori*		
1. La produzione e omologazione	**Art. 13, paragrafi 1, 2, 3, 5, 6 e 9 Regolamento (UE) 2018/858**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

dei veicoli immessi sul mercato, nonché dei relativi sistemi, componenti e entità tecniche indipendenti, sono realizzate in conformità alle disposizioni di cui al presente codice. 2. I costruttori garantiscono che ogni veicolo, sistema, componente o entità tecnica indipendente sotto la loro responsabilità è conforme alle condizioni di stoccaggio o di trasporto e alle prescrizioni stabilite nel presente codice. In particolare, i costruttori sono responsabili degli aspetti relativi alla procedura di omologazione e alla garanzia di conformità della produzione dei veicoli. 3. Nel caso di omologazione in più fasi, i costruttori sono responsabili anche dell'omologazione e della conformità della produzione dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti inseriti nella fase di completamento del veicolo. I costruttori che modificano componenti, sistemi o entità tecniche indipendenti omologati in fasi precedenti sono responsabili dell'omologazione e della conformità della produzione dei componenti, dei sistemi e delle entità tecniche indipendenti modificati. I costruttori di ogni fase di produzione forniscono ai costruttori della fase successiva informazioni in merito a qualsiasi variazione idonea ad influire sull'omologazione di un componente, di un sistema o di un'entità tecnica indipendente o sull'omologazione globale di un tipo di veicolo. Le informazioni di cui al terzo periodo	1. I costruttori garantiscono che i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti da essi fabbricati e immessi sul mercato sono stati fabbricati e omologati conformemente alle prescrizioni stabilite nel presente regolamento, in particolare all'articolo 5. 2. I costruttori sono responsabili verso l'autorità di omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione e della garanzia della conformità della produzione. (*omissis*) 9. I costruttori garantiscono che, fintantoché un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente è sotto la loro responsabilità, le condizioni di stoccaggio o di trasporto non ne pregiudichino la conformità alle prescrizioni stabilite nel presente regolamento. 2. (omissis) Nel caso di un'omologazione in più fasi, i costruttori sono responsabili anche dell'omologazione e della conformità della produzione dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti che hanno aggiunto nella fase di completamento del veicolo. I costruttori che modificano componenti, sistemi o entità tecniche indipendenti già omologati in fasi precedenti sono responsabili dell'omologazione e della conformità della produzione dei componenti, dei sistemi e delle entità tecniche indipendenti modificati. I costruttori della fase precedente forniscono ai costruttori della fase successiva informazioni in merito a qualsiasi variazione che possa influire sull'omologazione di un componente, di un sistema o di un'entità tecnica indipendente o sull'omologazione globale di un tipo di veicolo. Tali informazioni sono fornite non appena sia stata rilasciata la nuova estensione dell'omologazione globale di un tipo di veicolo e al più tardi alla data di inizio della costruzione del veicolo incompleto.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

sono fornite contestualmente al rilascio dell'estensione dell'omologazione globale di un tipo di veicolo ovvero, al più tardi, alla data di inizio della costruzione del veicolo incompleto. 4. I costruttori, che intervengono su un veicolo incompleto al fine di consentirne la classificazione in una categoria diversa da quella originaria, assumono la responsabilità anche della conformità alle prescrizioni previste per la nuova categoria quando le modifiche comportano variazioni rispetto alle prescrizioni già valutate in una precedente fase di omologazione. 5. In particolare, i costruttori: a) garantiscono che i loro veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti non siano progettati per incorporare mezzi idonei ad alterare le prestazioni registrate durante le procedure di prova; b) stabiliscono procedure volte a garantire che la produzione in serie di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti resti conforme al tipo omologato; c) rilasciano certificati di conformità previsti dalle normative unionali o dichiarazioni di conformità in base alla normativa nazionale, attestando che, alla data della loro emissione, i prodotti rispettano le rispettive normative vigenti. 6. Quando i veicoli, i sistemi, le componenti, le entità tecniche indipendenti, le parti o gli accessori immessi sul mercato o entrati in circolazione non sono conformi alle	3. I costruttori che modificano un veicolo incompleto in modo tale che esso sia classificato in una categoria di veicoli diversa, con la conseguenza che le prescrizioni già valutate in una fase di omologazione precedente sono cambiate, sono responsabili anche della conformità alle prescrizioni applicabili alla categoria di veicoli nella quale il veicolo modificato è classificato. *(omissis)* 5. I costruttori garantiscono che i loro veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti non sono progettati per incorporare strategie o altri mezzi che alterino le prestazioni registrate durante le procedure di prova (omissis) 6. I costruttori stabiliscono procedure volte a garantire che la produzione in serie di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti resti conforme al tipo omologato. *(omissis)* **Art. 36, paragrafo 1 Regolamento (UE) 2018/858** 1. Il costruttore rilascia un certificato di conformità in formato cartaceo che accompagna ogni veicolo, completo, incompleto o completato, costruito in conformità al tipo di veicolo omologato. (omissis) **Art. 14 paragrafi 1 e 2 Regolamento (UE) 2018/858** 1. Qualora veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori che sono stati immessi sul mercato o che sono entrati in circolazione non siano conformi al presente regolamento o qualora	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

norme e la difformità non comporta un grave rischio per la salute o la sicurezza delle persone o per altri aspetti di protezione del pubblico interesse, o quando l'omologazione è stata rilasciata sulla base di dati inesatti, il costruttore adotta entro quarantotto ore le misure correttive necessarie per rendere conformi alle norme tali veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori. 7. Entro le successive ventiquattro ore dall'adozione delle misure correttive di cui al comma 6 il costruttore informa l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione, specificando nel dettaglio la non conformità e le misure adottate, eventualmente anche per ritirarli dal mercato o per richiamarli. 8. Quando il veicolo, il sistema, il componente, l'entità tecnica indipendente, la parte o l'accessorio comporta un grave rischio per la salute o la sicurezza delle persone o per altri aspetti di protezione del pubblico interesse, il costruttore adotta immediatamente misure correttive volte all'eliminazione del rischio, dandone quanto prima comunicazione all'autorità che ha rilasciato l'omologazione. 9. Per le finalità di cui ai commi 6, 7 e 8, i costruttori svolgono una puntuale e diligente attività di informazione, attraverso una campagna di richiamo indirizzata ai proprietari o agli utilizzatori dei veicoli interessati, quali risultanti	l'omologazione sia stata rilasciata sulla base di dati inesatti, il costruttore adotta immediatamente le misure correttive necessarie per rendere conformi tali veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori, per ritirarli dal mercato o per richiamarli, a seconda dei casi. Il costruttore informa immediatamente l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione, specificando nel dettaglio la non conformità e le misure adottate. 2. Qualora il veicolo, il sistema, il componente, l'entità tecnica indipendente, la parte o l'accessorio comporti un grave rischio, il costruttore fornisce immediatamente alle autorità di omologazione e alle autorità di vigilanza del mercato informazioni dettagliate sul rischio e sulle apposite misure adottate.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

dall'Archivio nazionale dei veicoli. Il costruttore è autorizzato ad ottenere dall'Autorità detentrice i dati dei proprietari o degli utilizzatori dei veicoli interessati, nel rispetto della normativa vigente in materia di trattamento dei dati personali. 10. I costruttori: a) esaminano eventuali reclami ricevuti in relazione ai rischi, presunti sinistri o questioni di non conformità riguardanti veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti e accessori che hanno immesso sul mercato; b) tengono un registro di tali reclami comprendente, per ciascun reclamo, una descrizione del problema e i dettagli necessari a individuare con precisione il tipo di veicolo interessato, il sistema, il componente, l'entità tecnica indipendente, la parte o l'accessorio, tenendo informati i propri distributori e importatori. 11. Ai costruttori competono i costi dei controlli e delle verifiche, previsti dalle normative nazionali, unionali e UNECE, effettuati per la verifica della conformità della produzione al tipo omologato e per le verifiche e controlli della conformità in servizio, nonché sono tenuti a collaborare con l'autorità di omologazione e con le Autorità di vigilanza del mercato affinché svolgano tutte le attività previste dalle disposizioni nazionali, unionali e dai regolamenti UNECE, comprese quelle di ispezione e controllo.	**Art. 13, paragrafo 7, Regolamento (UE) 2018/858** 7. I costruttori esaminano eventuali reclami da essi ricevuti in relazione a rischi, presunti incidenti o questioni di non conformità riguardanti veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti e accessori che hanno immesso sul mercato. I costruttori tengono un registro di tali reclami comprendente, per ciascuno di essi, una descrizione del problema e i dettagli necessari a individuare con precisione il tipo interessato di veicolo, sistema, componente, entità tecnica indipendente, parte o accessorio e, in caso di reclami motivati, ne tengono informati i propri distributori e importatori.	
Articolo 191 *Campagne di richiamo di sicurezza*		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

1. I costruttori dei veicoli, in conformità agli obblighi derivanti dalla normativa nazionale e unionale, garantiscono l'immediata adozione di adeguate misure correttive e di informazione in relazione alla totalità dei veicoli di categoria L, M, N, O, nonché dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e macchine mobili non stradali immessi sul mercato, immatricolati o entrati in circolazione nel territorio nazionale o dell'Unione europea, per i quali è stata valutata la presenza di un grave rischio per la salute o la sicurezza delle persone o per altri aspetti della protezione del pubblico interesse. I costruttori svolgono, altresì, una puntuale e diligente attività di informazione dei proprietari o degli utilizzatori dei veicoli interessati, quali risultanti dall'Archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 11 e riportate nell'elenco telematico di cui al comma 2. 2. Se il costruttore riscontra che, decorsi ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo per l'adozione di misure correttive di cui al comma 1, secondo periodo, un veicolo non è stato sottoposto ai necessari adeguamenti, provvede ad inserire i relativi dati nell'elenco telematico, istituito presso la Direzione generale per la motorizzazione, del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nonché al relativo aggiornamento. L'elenco, di cui al primo periodo, può essere	**Art. 80-bis** 1. I costruttori dei veicoli, in conformità agli obblighi derivanti dalla normativa nazionale e dell'Unione europea, garantiscono l'immediata adozione di adeguate misure correttive e di informazione in relazione alla totalità dei veicoli di categoria M, N e O che hanno immesso sul mercato o hanno immatricolato o che sono entrati in circolazione nel territorio nazionale o dell'Unione europea, per i quali sia stata valutata la presenza di un rischio grave per la salute o la sicurezza delle persone. Le misure correttive devono garantire che il veicolo non presenti più tale rischio; i costruttori devono altresì svolgere una puntuale e diligente attività di informazione dei proprietari o utilizzatori dei veicoli interessati, quali risultanti dall'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 226, commi 5 e seguenti. 2. Il costruttore che, avendo provveduto agli adempimenti di cui al comma 1, dopo ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo per l'adozione di misure correttive, riscontri che ad un veicolo non siano stati ancora apportati i necessari adeguamenti ha l'obbligo di inserire i relativi dati nell'elenco telematico, istituito presso la Direzione generale per la motorizzazione del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle	**Aggiunto il riferimento, altresì, ai veicoli di categoria L, ai veicoli agricoli e forestali, nonché alle macchine operatrici e alle macchine mobili non stradali.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

integrato secondo i criteri e le modalità fissati con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. 3. I veicoli iscritti nell'elenco di cui al comma 2 non possono essere sottoposti alle procedure tecniche e amministrative di competenza degli Uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione applicabili ai medesimi veicoli, fatta eccezione per la rottamazione quale veicolo fuori uso.	infrastrutture e dei trasporti, e di provvedere al suo aggiornamento. 4. Con provvedimento della Direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono disciplinate le modalità di accesso all'elenco telematico di cui al comma 2 da parte degli operatori autorizzati e di consultazione da parte degli organi di polizia e degli utenti. **Nuova introduzione**	**I veicoli iscritti nell'elenco, di cui al comma 2, non possono essere sottoposti a tutte le procedure tecniche e amministrative afferenti a detti veicoli di competenza degli Uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, fatta eccezione per la rottamazione, quale veicolo fuori uso.**
Articolo 192 *Obblighi degli importatori*		
1. Gli importatori possono immettere sul mercato esclusivamente veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti conformi alle prescrizioni stabilite nel presente codice, nelle norme unionali e nei regolamenti UNECE. 2. Prima di immettere sul mercato veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti omologati, gli importatori accertano che siano dotati di un certificato di omologazione valido e che i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti siano conformi alle norme vigenti e contrassegnati dal marchio di omologazione. 3. Quando un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente non risulta conforme alle	**Art. 16, paragrafi 1, 2, 3 e 4 Regolamento (UE) 2018/858** 1. Gli importatori immettono sul mercato solo veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti conformi al presente regolamento. 2. Prima di immettere sul mercato veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti omologati, gli importatori si accertano che siano oggetto di un certificato di omologazione UE valido e che i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti siano contrassegnati dal marchio di omologazione prescritto e siano conformi all'articolo 13, paragrafo 8. Per i veicoli, l'importatore si accerta che siano accompagnati dal certificato di conformità prescritto. 3. Qualora un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente non sia conforme alle	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

prescrizioni del presente codice e, in particolare, alle disposizioni in tema di omologazione, gli importatori non possono immettere sul mercato, consentire l'entrata in circolazione, immatricolare il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente fino a quando non ne è stata ripristinata la conformità.	prescrizioni del presente regolamento, e in particolare non corrisponda alla relativa omologazione, gli importatori non immettono sul mercato, non consentono l'entrata in circolazione, né immatricolano il veicolo, il sistema, il componente o l'entità tecnica indipendente fino a quando non sia stata ripristinata la conformità.	
4. Quando un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un accessorio presenta un grave rischio per la salute o la sicurezza delle persone o per altri aspetti della protezione del pubblico interesse, gli importatori, in conformità al proprio ruolo, procedono ai sensi dell'articolo 190, commi 6 e 7, interessando l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione, i costruttori, le autorità di omologazione e le Autorità di vigilanza del mercato. Sotto la supervisione del costruttore, gli importatori sono altresì tenuti a ritirare dal mercato o richiamare un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un accessorio secondo quanto previsto dall'articolo 190, comma 7.	4. Qualora un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un accessorio presenti un grave rischio, gli importatori ne informano il costruttore e le autorità di vigilanza del mercato. Per i veicoli, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti omologati, gli importatori informano anche l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione. **Art. 17, paragrafi 1 e 2 Regolamento (UE) 2018/858** 2. (*omissis*) gli importatori forniscono immediatamente informazioni dettagliate sul grave rischio ai costruttori, alle autorità di omologazione e alle autorità di vigilanza del mercato. (*omissis*) 1. (*omissis*) gli importatori adottano immediatamente le misure correttive necessarie a rendere conformi tali veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori sotto la supervisione del costruttore, a ritirarli dal mercato o a richiamarli, a seconda dei casi.	
5. Gli importatori appongono il proprio nome, la propria denominazione commerciale registrata o il proprio marchio commerciale registrato e l'indirizzo di contatto sul veicolo, sul componente, sull'entità tecnica indipendente, sulla parte o sull'accessorio oppure, ove ciò non sia possibile, sull'imballaggio o su un documento di accompagnamento del	**Art. 16, paragrafi 5, 6, 7, 8 e 9 Regolamento (UE) 2018/858** 5. Gli importatori appongono il proprio nome, la propria denominazione commerciale registrata o il proprio marchio commerciale registrato e l'indirizzo al	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

componente, dell'entità tecnica indipendente, della parte o dell'accessorio. 6. Gli importatori garantiscono che i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti siano corredati delle istruzioni e delle informazioni prescritte nella lingua italiana. 7. Per proteggere la salute e la sicurezza dei consumatori, gli importatori tengono un registro dei reclami e dei richiami relativi ai veicoli, ai sistemi, ai componenti, alle entità tecniche indipendenti, alle parti o agli accessori immessi sul mercato e tengono i loro distributori informati in merito a tali reclami e richiami. 8. Gli importatori informano immediatamente il costruttore dei veicoli dei reclami ricevuti, nonché dei rischi, presunti sinistri o questioni di non conformità riguardanti i veicoli, i sistemi, i componenti, le entità tecniche indipendenti, le parti o gli accessori da loro immessi sul mercato. 9. Gli importatori garantiscono che, fino a quando un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente è sotto la loro responsabilità, le condizioni di stoccaggio o di trasporto non ne pregiudichino la conformità alle prescrizioni stabilite dal presente codice.	quale possono essere contattati sul veicolo, sul componente, sull'entità tecnica indipendente, sulla parte o sull'accessorio oppure, ove ciò non sia possibile, sull'imballaggio o su un documento di accompagnamento del componente, dell'entità tecnica indipendente, della parte o dell'accessorio. 6. Gli importatori garantiscono che i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti siano corredati delle istruzioni e delle informazioni prescritte all'articolo 59 nella lingua o nelle lingue ufficiali degli Stati membri interessati. 7. Per proteggere la salute e la sicurezza dei consumatori, gli importatori tengono un registro dei reclami e dei richiami relativi ai veicoli, ai sistemi, ai componenti, alle entità tecniche indipendenti, alle parti o agli accessori che hanno immesso sul mercato e tengono i loro distributori informati in merito a tali reclami e richiami. 8. Gli importatori informano immediatamente il costruttore interessato in merito ai reclami da essi ricevuti in relazione a rischi, presunti incidenti o questioni di non conformità riguardanti veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori da loro immessi sul mercato. 9. Gli importatori garantiscono che, fintantoché un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente è sotto la loro responsabilità, le condizioni di stoccaggio o di trasporto non ne pregiudichino la conformità alle prescrizioni stabilite	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	dal presente regolamento.	
Articolo 193 *Obblighi dei distributori*		
1. Prima della messa a disposizione sul mercato di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti, i distributori verificano che i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti siano muniti della targhetta regolamentare o del marchio di omologazione prescritti, che siano corredati dei documenti previsti e delle istruzioni e informazioni sulla sicurezza, nella lingua italiana, e che il costruttore e l'importatore abbiano rispettato le prescrizioni previste dalle disposizioni unionali e dal presente codice. 2. I distributori informano immediatamente il costruttore interessato in merito ai reclami ricevuti in relazione ai rischi, presunti sinistri e questioni di non conformità riguardanti i veicoli, i sistemi, i componenti, le entità tecniche indipendenti, le parti o gli accessori distribuiti sul mercato. 3. I distributori garantiscono che, fino a quando un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente è sotto la loro responsabilità, le condizioni di stoccaggio o di trasporto non ne pregiudichino la conformità alle prescrizioni stabilite nel presente codice. 4. Quando un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un	**Art. 18 Regolamento (UE) 2018/858** 1. Prima della messa a disposizione sul mercato di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti, i distributori verificano che i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche indipendenti siano muniti della targhetta regolamentare o del marchio di omologazione prescritti, che siano corredati dei documenti prescritti e delle istruzioni e informazioni sulla sicurezza, come richiesto dall'articolo 59, nella lingua o nelle lingue ufficiali dello Stato membro interessato e che il costruttore e l'importatore abbiano rispettato le prescrizioni di cui, rispettivamente, all'articolo 13, paragrafo 8, e all'articolo 16, paragrafo 5. 2. I distributori informano immediatamente il costruttore interessato in merito ai reclami da essi ricevuti in relazione a rischi, presunti incidenti e questioni di non conformità riguardanti veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori che hanno messo a disposizione sul mercato. 3. I distributori garantiscono che, fintantoché un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente sia sotto la loro responsabilità, le condizioni di stoccaggio o di trasporto non ne pregiudichino la conformità alle prescrizioni stabilite nel presente regolamento. **Art. 19 Regolamento (UE) 2018/858** 1. Qualora un veicolo, un sistema, un componente,	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

accessorio non è conforme alle prescrizioni del presente codice, i distributori ne informano il costruttore, l'importatore e l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione e non distribuiscono sul mercato il veicolo, il sistema, il componente, l'entità tecnica indipendente, la parte o l'accessorio fino a completo ripristino della conformità.	un'entità tecnica indipendente, una parte o un accessorio non sia conforme alle prescrizioni del presente regolamento, i distributori ne informano il costruttore, l'importatore e l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE e non mettono a disposizione sul mercato il veicolo, il sistema, il componente, l'entità tecnica indipendente, la parte o l'accessorio fino a quando non ne sia stata ripristinata la conformità.	
5. Quando un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un accessorio distribuito sul mercato non è conforme alle prescrizioni del presente codice, i distributori ne informano il costruttore, l'importatore e l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione.	2. Qualora un veicolo, un sistema, un componente, un'entità tecnica indipendente, una parte o un accessorio che i distributori hanno messo a disposizione sul mercato non sia conforme al presente regolamento, questi ne informano il costruttore, l'importatore e l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione UE.	
6. Quando i veicoli, i sistemi, i componenti, le entità tecniche indipendenti, le parti o gli accessori comportano un grave rischio per la salute o la sicurezza delle persone o per altri aspetti della protezione del pubblico interesse, i distributori forniscono immediatamente informazioni dettagliate sul predetto rischio al costruttore, all'importatore, alle autorità di omologazione, nonché alle autorità di vigilanza del mercato degli Stati membri in cui i veicoli, i sistemi, i componenti, le entità tecniche indipendenti, le parti o gli accessori sono distribuiti.	3. Qualora veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti, parti o accessori comportino un grave rischio, i distributori forniscono immediatamente informazioni dettagliate su tale grave rischio al costruttore, all'importatore e alle autorità di omologazione e alle autorità di vigilanza del mercato degli Stati membri in cui i veicoli, i sistemi, i componenti, le entità tecniche indipendenti, le parti o gli accessori sono stati messi a disposizione sul mercato.	
7. I distributori informano, altresì, i soggetti di cui al comma 6 delle azioni intraprese e forniscono i dettagli relativi a qualsiasi misura adottata dal costruttore.		
8. I distributori collaborano con		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

l'Autorità nazionale, su richiesta motivata di quest'ultima, in merito a qualsiasi provvedimento adottato in conformità alle norme unionali per eliminare i rischi presentati dal veicolo, dal sistema, dal componente, dall'entità tecnica indipendente, dalla parte o dall'accessorio che hanno distribuito sul mercato.	I distributori li informano altresì delle azioni intraprese e forniscono i dettagli relativi a qualsiasi misura adottata dal costruttore. 4. I distributori collaborano con l'autorità nazionale, su richiesta motivata di quest'ultima, in merito a qualsiasi provvedimento adottato in conformità dell'articolo 20 del regolamento (CE) n. 765/2008 per eliminare i rischi presentati dal veicolo, dal sistema, dal componente, dall'entità tecnica indipendente, dalla parte o dall'accessorio che hanno messo a disposizione sul mercato.	
Articolo 194 *Obblighi degli importatori e dei distributori*		
1. Un importatore o un distributore è considerato un costruttore ai fini del presente codice ed è soggetto ai relativi obblighi nei seguenti casi: a) quando distribuisce sul mercato o è responsabile dell'entrata in circolazione di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente con il proprio nome o	**Art. 20 Regolamento (UE) 2018/858** Un importatore o un distributore è considerato un costruttore ai fini del presente regolamento ed è soggetto agli obblighi del costruttore ai sensi degli articoli 8, 13 e 14 nei seguenti casi: a) qualora metta a disposizione sul mercato o sia responsabile dell'entrata in circolazione di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

marchio commerciale, ovvero quando modifica un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente in modo da comprometterne la conformità alle prescrizioni applicabili; b) quando mette a disposizione sul mercato o è responsabile dell'entrata in circolazione di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente sulla base di un'omologazione UNECE rilasciata a un costruttore al di fuori dell'Unione europea e non è possibile individuare alcun rappresentante del costruttore nel territorio dell'Unione europea. 2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono definite le modalità di riconoscimento degli importatori e dei distributori, preventivamente indicati dai costruttori.	indipendente con il proprio nome o marchio commerciale oppure qualora modifichi un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente in modo da comprometterne la conformità alle prescrizioni applicabili; o b) qualora metta a disposizione sul mercato o sia responsabile dell'entrata in circolazione di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente sulla base di un'omologazione UN rilasciata a un costruttore al di fuori dell'Unione e non sia possibile individuare alcun rappresentante del costruttore nel territorio dell'Unione.	
Articolo 195 *Controlli di conformità*		
1. Prima dell'avvio della procedura di omologazione dei tipi di veicoli prodotti in serie, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche, il costruttore li sottopone preventivamente alla verifica della conformità della produzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. 2. Prima di rilasciare l'omologazione, il Ministero verifica che le disposizioni e procedure previste dal costruttore siano idonee a garantire la produzione di veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti o parti e accessori in	**Allegato IV – Art. 2 Regolamento (UE) 2018/858** 2.1. Prima di rilasciare l'omologazione, l'autorità di omologazione deve verificare che il costruttore abbia previsto disposizioni e procedure soddisfacenti a garantire che veicoli, sistemi, componenti, entità tecniche indipendenti o parti e accessori siano prodotti in conformità al tipo omologato.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

conformità al tipo omologato. 3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha la facoltà di revocare l'omologazione dei veicoli, dei loro sistemi, dei componenti, delle entità tecniche, o di sospenderne l'efficacia quando gli accertamenti svolti ai sensi del comma 2 rilevano la non conformità al tipo omologato previsto dalla normativa unionale. 4. Nelle ipotesi di cui al comma 3, quando l'omologazione è stata rilasciata da uno Stato estero, il Ministero ne dà immediata comunicazione alle competenti Autorità estere al fine di concordare il provvedimento più idoneo da adottare e adotta le opportune misure restrittive provvisorie atte a proibire o limitare la distribuzione sul mercato, l'immatricolazione, l'entrata in circolazione dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti, fino al relativo ritiro dal mercato. 5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti i criteri, le modalità e l'eventuale selezione di veicoli e loro sistemi, componenti ed entità tecniche, per lo svolgimento dell'attività di verifica preventiva della produzione in serie e di verifica successiva di conformità al tipo omologato, nel rispetto della normativa unionale. Gli oneri relativi alle verifiche preventive e successive sono a carico del titolare dell'omologazione.	**Art. 77, comma 1** 1. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha facoltà di procedere, in qualsiasi momento, all'accertamento della conformità al tipo omologato dei veicoli a motore, dei rimorchi e dei dispositivi per i quali sia stata rilasciata la relativa dichiarazione di conformità. Ha facoltà, inoltre, di sospendere l'efficacia della omologazione dei veicoli e dei dispositivi o di revocare l'omologazione stessa qualora dai suddetti accertamenti di controllo risulti il mancato rispetto della conformità al tipo omologato. **Art. 27, paragrafo 2 Regolamento (UE) 2018/858** 2. Se un'autorità di omologazione rifiuta o revoca un'omologazione UE, ne informa immediatamente le autorità di omologazione degli altri Stati membri e la Commissione mediante il sistema comune sicuro di trasmissione elettronica in conformità degli atti di esecuzione di cui di paragrafo 3, specificando i motivi della sua decisione. **Art. 52, paragrafo 3 Regolamento (UE) 2018/858** 3. Se gli operatori economici non adottano le misure correttive del caso entro il termine pertinente di cui ai paragrafi 1 o 2 o se il rischio richiede un intervento rapido, le autorità nazionali adottano tutte le opportune misure restrittive provvisorie atte a proibire o a limitare la messa a disposizione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione nei rispettivi mercati nazionali dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti in questione, oppure a ritirarli dal mercato o a richiamarli.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

CAPO II DEI VEICOLI A MOTORE E LORO RIMORCHI DIVERSI DAI VEICOLI AGRICOLI E FORESTALI		
NUOVO CODICE	**CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI**	**NOTE**
Articolo 196 *Caratteristiche costruttive dei veicoli*		
1. Le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore e loro rimorchi, diversi dai veicoli agricoli e forestali, nonché dai monopattini elettrici, sono disciplinate dalla normativa unionale vigente. 2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è data attuazione alla normativa unionale vigente non autonomamente applicabile che modifica modalità esecutive e caratteristiche di ordine tecnico di disposizioni unionali già recepite nell'ordinamento nazionale, inerenti alle caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli di cui al comma 1. 3. Le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli di cui al comma 1, non disciplinate dalla normativa unionale, sono conformi alle disposizioni di cui all'Allegato VI.1 4. Con propri decreti, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica per gli aspetti di sua competenza e con gli altri Ministri	**Art. 71** 1. Le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore e loro rimorchi che interessano sia i vari aspetti della sicurezza della circolazione sia la protezione dell'ambiente da ogni tipo di inquinamento, compresi i sistemi di frenatura, sono soggette ad accertamento e sono indicate nel regolamento. 2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con propri decreti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio per gli aspetti di sua competenza e con gli altri Ministri quando interessati, stabilisce periodicamente le particolari caratteristiche costruttive e funzionali cui devono corrispondere i veicoli a motore e i rimorchi per trasporti specifici o per uso speciale, nonché i veicoli blindati. 3. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con propri decreti, di concerto con gli altri Ministri quando interessati, stabilisce periodicamente le prescrizioni tecniche relative alle caratteristiche di cui ai commi 1 e 2, nonché le modalità per il loro accertamento. 4. Qualora i decreti di cui al comma 3 si riferiscano a disposizioni oggetto di direttive comunitarie le prescrizioni tecniche sono quelle contenute nelle predette direttive; in alternativa a quanto prescritto nei richiamati decreti, se a ciò non osta il diritto comunitario, l'omologazione è effettuata in	**La disposizione vigente è stata riformulata al fine di adeguarla alla normativa unionale (Regolamento (UE) 2018/858).**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

interessati, stabilisce, tra i veicoli non disciplinati dalla normativa unionale, di cui al comma 3, le particolari caratteristiche costruttive e funzionali prescritte per determinate categorie di veicoli. 5. Le caratteristiche costruttive e funzionali di cui al presente articolo sono soggette ad omologazione ai sensi dell'articolo 198.	applicazione delle corrispondenti prescrizioni tecniche contenute nei regolamenti o nelle raccomandazioni emanati dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite Commissione economica per l'Europa, recepiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. 5. Con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, sono approvate tabelle e norme di unificazione riguardanti le materie di propria competenza. (*omissis*)	
Articolo 197 *Dispositivi, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti*		
1. I dispositivi, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti che equipaggiano i veicoli di cui all'articolo 196, comma 1, sono disciplinati dalla normativa unionale e sono soggetti ad omologazione, ai sensi dell'articolo 198, nei casi espressamente previsti dalla predetta normativa. 2. Con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è data attuazione alla normativa unionale vigente non autonomamente applicabile che modifica le modalità esecutive e le caratteristiche di ordine tecnico di disposizioni unionali già recepite nell'ordinamento nazionale, inerenti alle caratteristiche costruttive e funzionali dei dispositivi, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti che equipaggiano i veicoli di cui all'articolo 196, comma 1.	**Art 72** I ciclomotori, i motoveicoli e gli autoveicoli devono essere equipaggiati con: a) dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione; b) dispositivi silenziatori e di scarico se hanno il motore termico; c) dispositivi di segnalazione acustica; d) dispositivi retrovisori; e) pneumatici o sistemi equivalenti. 2. Gli autoveicoli e i motoveicoli di massa a vuoto superiore a 0,35 t devono essere muniti del dispositivo per la retromarcia. Gli autoveicoli devono altresì essere equipaggiati con: a) dispositivi di ritenuta e dispositivi di protezione, se trattasi di veicoli predisposti fin dall'origine con gli specifici punti di attacco, aventi le caratteristiche indicate, per ciascuna categoria di veicoli, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; b) segnale mobile di pericolo di cui all'articolo 162; c) contachilometri avente le caratteristiche stabilite nel regolamento. 2-bis. Durante la circolazione, gli autoveicoli, i	**La disposizione vigente è stata riformulata al fine di adeguarla alla normativa unionale (Regolamento (UE) 2018/858).**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

3. Con decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo parere del Ministero dell'interno, sono individuati i dispositivi supplementari per l'equipaggiamento facoltativo o obbligatorio dei veicoli di cui all'articolo 196, comma 1, disposto in relazione alla loro particolare destinazione o uso ovvero di specifiche norme di comportamento. 4. Con propri provvedimenti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti definisce, in conformità alla normativa unionale, le specifiche prescrizioni inerenti ai dispositivi, ai sistemi, ai componenti e alle entità tecniche indipendenti dei veicoli di cui all'articolo 196, comma 1, condotti da persone con disabilità ovvero destinati al loro trasporto.	rimorchi ed i semirimorchi adibiti al trasporto di cose, nonché classificati per uso speciale o per trasporti speciali o per trasporti specifici, immatricolati in Italia con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t., devono altresì essere equipaggiati con strisce posteriori e laterali retroriflettenti. Le caratteristiche tecniche delle strisce retroriflettenti sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in ottemperanza a quanto previsto dal regolamento internazionale ONU/ECE 104. I veicoli di nuova immatricolazione devono essere equipaggiati con i dispositivi del presente comma dal 1° aprile 2005 ed i veicoli in circolazione entro il 31 dicembre 2006. 2-ter. Gli autoveicoli, i rimorchi ed i semirimorchi, abilitati al trasporto di cose, di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 t, sono equipaggiati con dispositivi, di tipo omologato, atti a ridurre la nebulizzazione dell'acqua in caso di precipitazioni. La prescrizione si applica ai veicoli nuovi immatricolati in Italia a decorrere dal 1° gennaio 2007. Le caratteristiche tecniche di tali dispositivi sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. 3. Gli autoveicoli possono essere equipaggiati con apparecchiature per il pagamento automatico di pedaggi anche urbani, oppure per la ricezione di segnali ed informazioni sulle condizioni di viabilità. Possono altresì essere equipaggiati con il segnale mobile plurifunzionale di soccorso, le cui caratteristiche e disciplina d'uso sono stabilite nel regolamento. 4. I filoveicoli devono essere equipaggiati con i dispositivi indicati nei commi 1, 2 e 3, in quanto applicabili a tale tipo di veicolo. 5. I rimorchi devono essere equipaggiati con i	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	dispositivi indicati al comma 1, lettere a) ed e). I veicoli di cui al comma 1 riconosciuti atti al traino di rimorchi ed i rimorchi devono altresì essere equipaggiati con idonei dispositivi di agganciamento. 6. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti , sentito il Ministro dell'interno, con propri decreti stabilisce i dispositivi supplementari di cui devono o possono essere equipaggiati i veicoli indicati nei commi 1 e 5 in relazione alla loro particolare destinazione o uso, ovvero in dipendenza di particolari norme di comportamento. 7. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti , con propri decreti, stabilisce norme specifiche sui dispositivi di equipaggiamento dei veicoli destinati ad essere condotti dagli invalidi ovvero al loro trasporto. 8. I dispositivi di cui ai commi precedenti sono soggetti ad omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, secondo modalità stabilite con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, salvo quanto previsto nell'articolo 162. Negli stessi decreti è indicata la documentazione che l'interessato deve esibire a corredo della domanda di omologazione. 9. Nei decreti di cui al comma 8 sono altresì stabilite, per i dispositivi indicati nei precedenti commi, le prescrizioni tecniche relative al numero, alle caratteristiche costruttive e funzionali e di montaggio, le caratteristiche del contrassegno che indica la conformità dei dispositivi alle norme del presente articolo ed a quelle attuative e le modalità dell'apposizione. 10. Qualora le norme di cui al comma 9 si riferiscano a dispositivi oggetto di direttive comunitarie, le prescrizioni tecniche sono quelle contenute nelle predette direttive, salvo il caso dei dispositivi presenti	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	al comma 7; in alternativa a quanto prescritto dai richiamati decreti, l'omologazione è effettuata in applicazione delle corrispondenti prescrizioni tecniche contenute nei regolamenti o nelle raccomandazioni emanati dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite Commissione economica per l'Europa, recepiti dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. 11. L'omologazione rilasciata da uno Stato estero per uno dei dispositivi di cui sopra può essere riconosciuta valida in Italia a condizione di reciprocità e fatti salvi gli accordi internazionali. 12. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può essere reso obbligatorio il rispetto di tabelle e norme di unificazione aventi carattere definitivo ed attinenti alle caratteristiche costruttive, funzionali e di montaggio dei dispositivi di cui al presente articolo. (*omissis*)	
Articolo 198 *Omologazione e requisiti per l'ammissione alla circolazione*		
1. Per essere ammessi alla circolazione, i veicoli di cui all'articolo 196, comma 1, sono soggetti, ai sensi della normativa unionale, alla procedura di omologazione prevista, rispettivamente, per i veicoli prodotti in serie, illimitata o limitata, ovvero individualmente, e per i veicoli incompleti. 2. I sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti da installare sui veicoli di cui al comma 1, nuovi o in circolazione, sono soggetti all'omologazione rilasciata ai sensi del comma 3, della normativa unionale o dei regolamenti UNECE	**Art. 75** 1. I ciclomotori, i motoveicoli, gli autoveicoli, i filoveicoli e i rimorchi, per essere ammessi alla circolazione, sono soggetti all'accertamento dei dati di identificazione e della loro corrispondenza alle prescrizioni tecniche ed alle caratteristiche costruttive e funzionali previste dalle norme del presente codice. Per i ciclomotori costituiti da un normale velocipede e da un motore ausiliario di cilindrata fino a 50 cc, tale accertamento è limitato al solo motore. 2. L'accertamento di cui al comma 1 può riguardare singoli veicoli o gruppi di esemplari dello stesso tipo di veicolo ed ha luogo mediante visita e prova da parte dei competenti uffici delle direzioni generali territoriali del Dipartimento per i trasporti terrestri e del trasporto intermodale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con le modalità stabilite	**La disposizione vigente è stata riformulata al fine di adeguarla alla normativa unionale (Regolamento (UE) 2018/858).**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

recepiti con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. 3. La procedura di omologazione dei veicoli di cui al comma 1 e dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti di cui al comma 2, è eseguita mediante visita e prova a cura dei competenti Uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, le cui modalità e documentazione sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto di quanto disposto dalla normativa unionale. 4. I veicoli di cui al comma 1, nonché i loro sistemi, componenti ed entità tecniche, di cui al comma 2, se prodotti in serie, sono soggetti alla visita e alla prova svolte nell'ambito della procedura di omologazione ai sensi del comma 3 ed eseguite su prototipi. 5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto della normativa unionale, sono stabilite le disposizioni per l'omologazione nazionale dei veicoli di cui al comma 1 e dei loro dispositivi, dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche. Il Ministro, con propri decreti, definisce, altresì, le procedure per l'installazione dei dispositivi, dei sistemi, dei componenti, delle entità tecniche, quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti dei veicoli nuovi o in circolazione, qualora non già previsto da specifiche norme	con decreto dallo stesso Ministero. Con il medesimo decreto è indicata la documentazione che l'interessato deve esibire a corredo della domanda di accertamento. 3. I veicoli indicati nel comma 1, i loro componenti o entità tecniche, prodotti in serie, sono soggetti all'omologazione del tipo; questa ha luogo a seguito dell'accertamento di cui ai commi 1 e 2, effettuata su un prototipo, secondo le modalità stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con lo stesso decreto è indicata la documentazione che l'interessato deve esibire a corredo della domanda di omologazione. 3-bis. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce con propri decreti norme specifiche per l'approvazione nazionale dei sistemi, componenti ed entità tecniche, nonché' le idonee procedure per la loro installazione quali elementi di sostituzione o di integrazione di parti dei veicoli, su tipi di autovetture e motocicli nuovi o in circolazione. I sistemi, componenti ed entità tecniche, per i quali siano stati emanati i suddetti decreti contenenti le norme specifiche per l'approvazione nazionale degli stessi, sono esentati dalla necessità di ottenere l'eventuale nulla osta della casa costruttrice del veicolo di cui all'articolo 236, secondo comma, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, salvo che sia diversamente disposto nei decreti medesimi. 3-ter. Qualora le norme di cui al comma 3-bis si riferiscano a sistemi, componenti ed entità tecniche oggetto di direttive comunitarie, ovvero di regolamenti emanati dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite recepite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le prescrizioni di approvazione nazionale e di installazione sono conformi a quanto previsto dalle predette direttive o regolamenti. 3-quater. Gli accertamenti relativi all'approvazione nazionale di cui al comma 3-bis sono effettuati dai competenti uffici delle direzioni generali territoriali del Dipartimento per i trasporti terrestri e per il trasporto	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

unionali o regolamenti UNECE recepiti in Italia. Gli accertamenti relativi all'approvazione nazionale di cui al presente comma sono effettuati dai competenti Uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. 6. Per i veicoli di cui al comma 1 e i loro sistemi, componenti e entità tecniche, sono direttamente riconosciute in Italia le omologazioni UE, rilasciate da uno Stato estero in conformità alla normativa unionale, nonché le omologazioni rilasciate da uno Stato estero in base ai regolamenti UNECE, in conformità alla normativa unionale. 7. L'omologazione nazionale rilasciata da uno Stato estero in base alla normativa unionale è soggetta alla valutazione dei competenti Uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per verificare l'equivalenza delle prescrizioni tecniche nazionali in base alle quali il veicolo è stato omologato alle prescrizioni applicate in Italia. 8. In caso di esito positivo della procedura di omologazione, i competenti Uffici del Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rilasciano il certificato di omologazione nelle forme previste dalla normativa unionale. 9. Ai fini dell'ammissione alla circolazione è presentato, in modalità digitale o cartacea, il certificato di conformità per i veicoli prodotti in	intermodale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. 4. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti individua, con proprio decreto, i veicoli di tipo omologato da adibire a servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone di cui all'articolo 85, o a servizio di piazza di cui all'articolo 86, o a servizio di linea per trasporto di persone di cui all'articolo 87, che sono soggetti all'accertamento di cui al comma 2. 5. Fatti salvi gli accordi internazionali, l'omologazione, totale o parziale, rilasciata da uno Stato estero, può essere riconosciuta in Italia a condizione di reciprocità. 6. L'omologazione può essere rilasciata anche a veicoli privi di carrozzeria. Il successivo accertamento sul veicolo carrozzato ha luogo con le modalità previste nel comma 2. 7. Sono fatte salve le competenze del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

serie, o il certificato di omologazione per le omologazioni individuali, entrambi validi ai fini dell'immatricolazione ai sensi della normativa unionale. Nel caso di veicoli omologati in più fasi, ogni costruttore rilascia una propria dichiarazione di conformità per la parte di propria competenza. Nel caso di omologazioni ancora in corso di validità, rilasciate in conformità alla disciplina nazionale previgente, la dichiarazione di conformità può essere sostituita da un certificato di conformità. 10. Quando risulta, a seguito di accertamenti successivi al rilascio dell'omologazione su veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione, di cui all'articolo 195, l'applicazione di dispositivi o metodologie di manipolazione, *hardware* o *software*, contrari alla normativa unionale, che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, la competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti assegna al titolare dell'omologazione un termine non superiore a sessanta giorni per l'adozione delle misure idonee a ripristinare le condizioni originarie, al fine di garantire il rispetto dei valori limite delle emissioni stabiliti in sede di omologazione. 11. Il termine di cui al comma 10 decorre dalla data di notifica del provvedimento della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, recante	**Art. 7, commi 4-ter e 4-quater Decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68** 4-ter. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, qualora risulti, a seguito di accertamenti successivi al rilascio dell'omologazione, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, assegna un termine non superiore a sessanta giorni al soggetto titolare dell'omologazione per l'adozione di misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione. Il termine di cui al primo periodo decorre dalla data di notifica del provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili recante la comunicazione al soggetto titolare dell'omologazione degli esiti degli accertamenti di cui al medesimo primo periodo. Gli oneri derivanti dall'attuazione del presente comma sono a carico del titolare dell'omologazione.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

la comunicazione al titolare dell'omologazione degli esiti degli accertamenti di cui al medesimo comma. Gli oneri derivanti dall'attuazione delle disposizioni del primo periodo sono a carico del titolare dell'omologazione. 12. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adotta il provvedimento di revoca dell'omologazione, se rilasciata dalla competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, quando, alla scadenza del termine assegnato ai sensi del comma 10, il titolare dell'omologazione non dimostra di aver adottato misure idonee a ripristinare le condizioni originarie. 13. Quando, nei casi di cui al comma 10, l'omologazione è stata rilasciata da uno Stato estero, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ne dà comunicazione alle competenti Autorità estere al fine di concordare il provvedimento più idoneo da adottare e adotta tutte le opportune misure restrittive provvisorie atte a proibire o a limitare la distribuzione sul mercato, l'immatricolazione o l'entrata in circolazione dei veicoli, dei sistemi, dei componenti o delle entità tecniche indipendenti in questione, ovvero a ritirarli dal mercato o a richiamarli. 14. L'omologazione può essere rilasciata anche a veicoli di cui al comma 1 privi di carrozzeria. La successiva visita e prova su tali veicoli, una volta carrozzati, ha luogo con le modalità previste dal comma 3. Fatti salvi gli accordi internazionali,	4-quater. Il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili adotta il provvedimento di revoca dell'omologazione qualora, alla scadenza del termine assegnato ai sensi del comma 4-ter, il soggetto titolare dell'omologazione non dimostri di aver adottato misure idonee a rimuovere l'impianto di manipolazione il cui uso non è ammesso e a garantire il rispetto dei valori limite di emissioni applicabili ai veicoli prodotti e immessi sul mercato o già in circolazione.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

l'omologazione, totale o parziale, rilasciata da uno Stato estero, può essere riconosciuta in Italia a condizione di reciprocità. 15. Sono soggetti all'accertamento di cui al comma 3 i veicoli di tipo omologato destinati a trasporti specifici di persone, nonché i veicoli non rispondenti al regolamento (UE) n. 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 maggio 2018, o alla direttiva n. 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007, o al regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 gennaio 2013, o omologati con deroghe rispetto alle prescrizioni delle previgenti disposizioni europee. 16. Sono fatte salve le competenze del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, ai fini delle attività e dei procedimenti disciplinati ai sensi del presente articolo.		
Articolo 199 *Dichiarazione di conformità, certificato di omologazione e certificato di conformità*		
1. Alla richiesta di visita e prova per accertamento prevista dalla procedura di omologazione, di cui all'articolo 198, è allegata la dichiarazione di conformità del veicolo, di cui alla normativa unionale, rilasciata dal costruttore. 2. Il competente Ufficio del Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in caso di esito favorevole della visita e prova di	**Art. 76** 1. L'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri che ha proceduto con esito favorevole all'accertamento di cui all'art. 75, comma 2, rilascia al costruttore del veicolo il certificato di approvazione. 2. Alla richiesta di accertamento deve essere unito il certificato di origine del veicolo, rilasciato dal medesimo costruttore. Quando si tratta di veicoli di tipo omologato in uno Stato membro delle Comunità europee che, a termine dell'art. 75, comma 4, sono	**La disposizione vigente è stata riformulata al fine di adeguarla alla normativa unionale (Regolamento (UE) 2018/858).**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

cui comma 1, rilascia al costruttore del veicolo il certificato di omologazione di cui alla normativa unionale. 3. Il rilascio del certificato di omologazione è sospeso per i necessari accertamenti quando emergono elementi che fanno presumere che il veicolo o parte di esso sono di illecita provenienza, ovvero in caso di esito non favorevole della visita e prova di cui al comma 1. 4. La normativa unionale stabilisce le caratteristiche e il contenuto della dichiarazione di conformità, del certificato di omologazione e del certificato di conformità. 5. Il regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 stabilisce le caratteristiche e il contenuto della dichiarazione di conformità, del certificato di omologazione e del certificato di conformità ai fini del conseguimento dell'omologazione nazionale. 6. Per ciascun veicolo costruito conformemente al tipo omologato, il costruttore rilascia, altresì ai fini della successiva immatricolazione, in forma cartacea o digitale, il certificato di conformità. Di tale certificato il costruttore assume la piena responsabilità ad ogni effetto di legge. Il costruttore tiene una registrazione progressiva dei certificati di conformità rilasciati.	soggetti all'accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione, il certificato di origine è sostituito dalla dichiarazione di conformità di cui al comma 6. 3. Il rilascio del certificato di approvazione è sospeso per i necessari accertamenti qualora emergano elementi che facciano presumere che il veicolo o parte di esso siano di illecita provenienza. 4. Nel regolamento sono stabilite le caratteristiche e il contenuto del certificato di approvazione e del certificato di origine. 5. Il Dipartimento per i trasporti terrestri, visto l'esito favorevole dell'accertamento sul prototipo di cui all'art. 75, comma 3, rilascia al costruttore il certificato di omologazione ed il certificato che contiene la descrizione degli elementi che caratterizzano il veicolo. 6. Per ciascun veicolo costruito conformemente al tipo omologato, il costruttore rilascia all'acquirente la dichiarazione di conformità. Tale dichiarazione, redatta sul modello approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per i veicoli di tipo omologato in Italia in base ad omologazione nazionale, attesta che il veicolo è conforme al tipo omologato. Di tale dichiarazione il costruttore assume la piena responsabilità ad ogni effetto di legge. Il costruttore deve tenere una registrazione progressiva delle dichiarazioni di conformità rilasciate. 7. Nel caso di veicoli allestiti o trasformati da costruttori diversi da quello che ha costruito l'autotelaio, ogni costruttore rilascia, per la parte di propria competenza, la certificazione di origine che deve essere accompagnata dalla dichiarazione di conformità, o dal certificato di origine relativi all'autotelaio. Nel caso di omologazione in più fasi, le relative certificazioni sono costituite dalle	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	dichiarazioni di conformità. I criteri e le modalità operative per le suddette omologazioni sono stabilite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti , con proprio decreto. (*omissis*)	
Articolo 200 *Delle modifiche costruttive e relative modalità operative*		
1. I veicoli di cui all'articolo 196, comma 1, sono sottoposti a visita e a prova, secondo quanto stabilito con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, presso i competenti Uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, quando sono apportate una o più modifiche alle caratteristiche costruttive dei veicoli immatricolati in Italia, ovvero ai dispositivi e ai sistemi di equipaggiamento, di cui all'articolo 197, oppure quando è stata sostituita o modificata la carrozzeria o l'autotelaio. Con il decreto di cui al primo periodo sono definite, in particolare, le modifiche ai veicoli per le quali l'aggiornamento dei documenti di circolazione non è subordinato a visita e prova, anche con riferimento ai veicoli con adattamenti per le persone con disabilità. 2. Con il decreto di cui al comma 1 sono altresì definite le modalità e le procedure per gli accertamenti e per l'aggiornamento dei documenti di circolazione. Per i veicoli agricoli e forestali, il decreto di cui al comma 1 è adottato di concerto con il Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste. 3. Le modifiche riguardanti una o	**Art. 78** 1. I veicoli a motore ed i loro rimorchi devono essere sottoposti a visita e prova presso i competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri quando siano apportate una o più modifiche alle caratteristiche costruttive o funzionali, ovvero ai dispositivi d'equipaggiamento indicati negli articoli 71 e 72, oppure sia stato sostituito o modificato il telaio. Entro sessanta giorni dall'approvazione delle modifiche, gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri ne danno comunicazione ai competenti uffici del P.R.A. solo ai fini dei conseguenti adeguamenti fiscali. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono individuate le tipologie di modifica delle caratteristiche costruttive e funzionali, anche con riferimento ai veicoli con adattamenti per le persone con disabilità, per le quali la visita e prova di cui al primo periodo non sono richieste. Con il medesimo decreto sono stabilite, altresì, le modalità e le procedure per gli accertamenti e l'aggiornamento della carta di circolazione. 2. Nel regolamento sono stabiliti le caratteristiche costruttive e funzionali, nonché i dispositivi di equipaggiamento che possono essere modificati solo previa presentazione della documentazione prescritta dal regolamento medesimo. Sono stabilite, altresì, le modalità per gli accertamenti e l'aggiornamento della carta di circolazione. (*omissis*)	**La disposizione vigente è stata riformulata al fine di adeguarla alla normativa unionale (Regolamento (UE) 2018/858).**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

più caratteristiche costruttive dei veicoli di cui al comma 1 sono subordinate al rilascio, da parte del costruttore, di apposito nulla osta, fatte salve le diverse prescrizioni del costruttore stesso e fermo restando quanto definito nel decreto di cui al comma 2. 4. In assenza di normativa unionale armonizzata, la modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli di cui al comma 1 immatricolati in Italia è disciplinata con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, fermo restando il rispetto della normativa tecnica UNECE, nonché della normativa nazionale. 5. Quando il costruttore non rilascia il nulla osta di cui al comma 3 per motivi diversi da quelli di ordine tecnico concernenti la possibilità di esecuzione della modifica, il predetto nulla osta può essere sostituito da una relazione tecnica, firmata da persona a ciò abilitata, in possesso dei requisiti fissati con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, idonea ad attestare la possibilità d'esecuzione della modifica in questione. Nell'ipotesi di cui al primo periodo, la predetta relazione tecnica è acquisita in sede di visita e prova presso il competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione. 6. L'aggiornamento dei dati interessati dalla modifica delle caratteristiche costruttive dei veicoli avviene a seguito del rilascio del certificato di approvazione da parte		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

del competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione. Quando possibile, l'aggiornamento di cui al periodo precedente avviene, in luogo del rilascio del certificato di approvazione, con l'emissione del duplicato del documento unico o della carta di circolazione. 7. Per i veicoli di cui al comma 1 in circolazione da più di dieci anni le caratteristiche costruttive possono essere oggetto di modifica solo in conformità a quanto previsto da appositi provvedimenti della Direzione generale per la motorizzazione o, comunque, a quanto previsto dai decreti di cui all'articolo 196, comma 4. 8. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono individuati i soggetti competenti a effettuare sui veicoli delle categorie L, M, N e O modifiche costruttive ulteriori a quelle effettuate dal costruttore. I soggetti di cui al primo periodo sono iscritti in un apposito registro, istituito con il decreto di cui al comma 2, secondo le modalità stabilite dal Dipartimento per i trasporti e la navigazione. 9. Per i veicoli già in circolazione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adotta disposizioni semplificative, in conformità con la normativa unionale, per l'adeguamento ai fini della sicurezza stradale di dispositivi aggiuntivi non previsti in sede di omologazione del veicolo. 10. I veicoli che partecipano alle	**Art. 9** 4-bis. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 193, i veicoli che partecipano alle competizioni motoristiche sportive di cui al presente articolo possono circolare, limitatamente agli spostamenti all'interno del percorso della competizione e per il tempo strettamente necessario per gli stessi, in deroga alle disposizioni di cui all'articolo 78.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

competizioni motoristiche sportive autorizzate, di cui all'articolo 272, non sono soggetti alle disposizioni di cui al presente articolo. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 236. 11. Al fine di incrementare la sicurezza degli utenti vulnerabili, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente codice, sono individuate le categorie di veicoli a motore per le quali è obbligatoria l'installazione o la presenza di sistemi idonei a ridurre o eliminare gli angoli ciechi e a consentire al conducente la rilevazione di pedoni e ciclisti presenti nelle aree laterali e posteriori del veicolo. Il decreto di cui al primo periodo individua, in particolare, le categorie internazionali di veicoli interessate, le eventuali soglie di massa, le caratteristiche dei dispositivi di visione diretta e indiretta e dei sistemi elettronici di rilevamento e segnalazione, nonché le modalità e i termini di adeguamento dei veicoli già immatricolati.		
Articolo 201 *Traino dei veicoli*		
1. Nei documenti di circolazione dei veicoli a motore e loro rimorchi, diversi dai veicoli agricoli e forestali, classificati come eccezionali o autorizzati ad effettuare trasporti in condizioni di eccezionalità, è indicata la possibilità di trainare o farsi trainare da più di un veicolo. 2. Con proprio decreto, il Ministero	**Art 63** *(omissis)* 2. Un autoveicolo può trainare un veicolo che non sia rimorchio se questo non è più atto a circolare per avaria o per mancanza di organi essenziali, ovvero nei casi previsti dall'art. 159. La solidità dell'attacco, le modalità del traino, la condotta e le cautele di guida devono rispondere alle esigenze di sicurezza della circolazione. 3. Salvo quanto indicato nel comma 2, il Ministero	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

delle infrastrutture e dei trasporti individua le circostanze eccezionali in cui gli autoveicoli possono essere autorizzati ad effettuare il traino di veicoli non considerati rimorchi, compresi i veicoli in avaria. 3. I treni turistici classificati quali veicoli atipici possono trainare fino a tre rimorchi. 4. Nei documenti di circolazione del veicolo idoneo al traino è indicato il valore della massa massima rimorchiabile.	delle infrastrutture e dei trasporti può autorizzare, per speciali esigenze, il traino con autoveicoli di veicoli non considerati rimorchi. *(omissis)* **DECRETO 15 marzo 2007, n. 55** **Art. 1** 2. I trenini turistici sono complessi di veicoli atipici, ai sensi dell'articolo 59 del Codice della strada; essi sono composti da un autoveicolo idoneo al traino e fino a tre rimorchi, ai sensi della legge 1° agosto 2003, n. 214. **Art. 63** 4. Nel regolamento sono stabiliti i criteri per la determinazione della massa limite rimorchiabile, nonché le modalità e procedure per l'agganciamento. *(omissis)*	
Articolo 202 *Dei veicoli a guida automatizzata*		
1. I veicoli dotati di un sistema di guida automatizzata, di cui all'allegato I.1, possono essere parzialmente o completamente automatizzati. Nei sistemi di guida automatizzata, l'hardware e il software sono collettivamente in grado di eseguire l'intera attività di guida dinamica del veicolo completamente automatizzato su base continuativa in un ambito di impiego previsto. Tali veicoli, appartenenti alle categorie internazionali M, e N ed L sono omologati ai sensi delle normative	**Nuova introduzione** **Regolamento (UE) 2019/2144** Oltre alle definizioni di cui al regolamento (UE) 2018/858 e al regolamento (UE) 2019/2144, ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti: 1) *«sistema di guida automatizzata»* (ADS, Automated Driving System): l'hardware e il software che sono collettivamente in grado di eseguire l'intera attività di guida dinamica del veicolo completamente automatizzato su base continuativa in un ambito di impiego previsto (ODD, Operational Design Domain); *(omissis)*	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

unionali e hanno le caratteristiche disciplinate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità alla normativa tecnica unionale vigente. 2. Per finalità di ricerca, sviluppo e innovazione, non direttamente finalizzate all'omologazione e alla messa in produzione, la sperimentazione sulle strade, comprese quelle in ambito portuale e aeroportuale, aperte al traffico e in condizioni di normale circolazione, è consentita a veicoli omologati e a mezzi di trasporto innovativi non omologati e non omologabili allestiti con tecnologie di guida automatica o connessa tecnologia, previa autorizzazione delle autorità competenti ai sensi della normativa vigente	**Nuova introduzione**	

CAPO III

DEI VEICOLI AGRICOLI E FORESTALI

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 203 *Caratteristiche costruttive dei veicoli agricoli e forestali*	**.**	
1. Le caratteristiche costruttive dei veicoli agricoli e forestali, dei trattori a ruote o cingolati, delle macchine operatrici agricole semoventi, dei relativi rimorchi e dele attrezzature intercambiabili trainate, sono	**Art. 106** 1. Le macchine agricole indicate nell'art. 57, comma 2, devono essere costruite in modo che, ai fini della circolazione stradale, garantiscano sufficiente stabilità sia quando circolano isolatamente, sia quando effettuano il traino, se previsto, sia, infine, quando sono equipaggiate con attrezzi portati o semiportati	**La disposizione vigente è stata riformulata al fine di adeguarla alla normativa unionale (Regolamento 167/2013).**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

disciplinate dalla normativa unionale vigente. 2. Le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli di cui al comma 1, non disciplinate dalla normativa unionale, sono conformi alle disposizioni di cui all'Allegato VI.1. 3. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con propri decreti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica per gli aspetti di sua competenza e con gli altri Ministri interessati, stabilisce, limitatamente ai veicoli non disciplinati dalla normativa unionale, di cui al comma 2, le particolari caratteristiche costruttive e funzionali alle quali determinate categorie di veicoli devono essere conformi. 4. Le caratteristiche costruttive e funzionali di cui al presente articolo sono soggette ad omologazione, ai sensi dell'articolo 205. 5. I veicoli agricoli e forestali, quando non circolano su strada, rispondono alle prescrizioni relative ai mezzi e ai sistemi di difesa previsti dalle normative per la sicurezza e igiene del lavoro, adottate dal competente Ministero. 6. Sono fatte salve le competenze dei Ministeri dell'Ambiente e della sicurezza energetica, del Lavoro e delle politiche sociali, nonché dell'Agricoltura, della sovranità	dei quali deve essere garantito il bloccaggio tridimensionale. Le macchine agricole semoventi devono essere inoltre costruite in modo da consentire un idoneo campo di visibilità, anche quando sono equipaggiate con cabina di guida chiusa, con dispositivi di protezione del conducente e con attrezzi portati o semiportati. Il sedile del conducente deve essere facilmente accessibile e confortevole ed i comandi adeguatamente agibili. 2. Le macchine agricole semoventi indicate nell'art. 57, comma 2, lettera a), escluse quelle di cui al punto 3), devono essere munite di: a) dispositivi per la segnalazione visiva e per l'illuminazione; b) dispositivi per la frenatura; c) dispositivo di sterzo; d) dispositivo silenziatore del rumore emesso dal motore; e) dispositivo per la segnalazione acustica; f) dispositivo retrovisore; g) ruote o cingoli idonei per la marcia su strada; h) dispositivi amovibili per la protezione dalle parti pericolose; i) dispositivi di agganciamento, anche amovibili, se predisposte per il traino; l) superfici trasparenti di sicurezza e dispositivo tergivetro del parabrezza. 3. Le macchine agricole semoventi indicate nell'art. 57,	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

alimentare e delle foreste.	comma 2, lettera a), punto 3), devono essere munite, con riferimento all'elencazione del comma 2, dei dispositivi di cui alle lettere b), c), d), g) ed h); devono inoltre essere munite dei dispositivi di cui alla lettera a), anche se amovibili; nel limite di massa di 0,3 t possono essere sprovviste dei dispositivi di cui alla lettera b). 4. Le macchine agricole trainate indicate nell'art. 57, comma 2, lettera b), devono essere munite dei dispositivi di cui al comma 2, lettere a), b), g), h) ed i); le macchine agricole trainate di cui all'art. 57, comma 2, lettera b), punto 1), se di massa complessiva inferiore od uguale a quella rimorchiabile riconosciuta alla macchina agricola traente per macchine operatrici trainate prive di freni, possono essere sprovviste dei dispositivi di cui alla lettera b) del comma 2. Sulle macchine agricole trainate, esclusi i rimorchi agricoli, è consentito che i dispositivi di cui alla lettera a) siano amovibili. 5. Le prescrizioni tecniche relative alle caratteristiche costruttive delle macchine agricole e ai dispositivi di cui le stesse devono essere munite, quando non espressamente previste dal regolamento, sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti , di concerto con il Ministro delle politiche agricole e forestali , fatte salve le competenze del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio in materia di emissioni inquinanti e di rumore. Con lo stesso strumento possono essere stabilite caratteristiche, numero e modalità di applicazione dei dispositivi di cui al presente articolo. 6. Le macchine agricole indicate nell'art. 57, comma 2, devono inoltre rispondere alle disposizioni relative ai mezzi e sistemi di difesa previsti dalle normative per la sicurezza e igiene del lavoro, nonché per la protezione dell'ambiente da ogni tipo di inquinamento.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	7. Qualora i decreti di cui al comma 5 si riferiscano a disposizioni oggetto di direttive del Consiglio o della Commissione delle Comunità europee, le prescrizioni tecniche sono quelle contenute nelle predette direttive; per l'omologazione si fa salva la facoltà, per gli interessati, di richiedere l'applicazione delle corrispondenti prescrizioni tecniche contenute nei regolamenti o nelle raccomandazioni emanate dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite Commissione economica per l'Europa, accettati dal Ministero competente per la materia. 8. Con gli stessi decreti può essere reso obbligatorio il rispetto di norme di unificazione attinenti alle disposizioni dei commi 1, 2, 3, 4, 5 e 6.	
Articolo 204 *Dispositivi dei veicoli agricoli e forestali*		
1. I dispositivi, i sistemi, i componenti e le entità tecniche indipendenti che equipaggiano i veicoli di cui all'articolo 203, comma 1, sono disciplinati dalla normativa unionale e sono soggetti ad omologazione, ai sensi dell'articolo 205, nei casi espressamente previsti da tale normativa. 2. Ai veicoli di cui all'articolo 203, comma 1, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 197, commi 2, 4 e 5.-	**Nuova introduzione**	**Introduzione di previsioni della normativa unionale di cui al Regolamento 167/2013**
Articolo 205 *Omologazione e requisiti per l'ammissione alla circolazione dei veicoli agricoli e forestali*		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

1. L'omologazione e l'ammissione alla circolazione dei veicoli agricoli e forestali, dei trattori a ruote o cingolati, delle macchine operatrici agricole semoventi, dei relativi rimorchi e delle attrezzature intercambiabili trainate sono disciplinate ai sensi dell'articolo 198.	**Art. 107** 1. Le macchine agricole di cui all'art. 57, comma 2, sono soggette all'accertamento dei dati di identificazione, della potenza del motore quando ricorre e della corrispondenza alle prescrizioni tecniche ed alle caratteristiche disposte a norma di legge. Il regolamento stabilisce le categorie di macchine agricole operatrici trainate che sono escluse dall'accertamento di cui sopra. 2. L'accertamento di cui al comma 1 ha luogo mediante visita e prova da parte degli uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri o da parte di strutture o Enti aventi i requisiti stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali, secondo modalità stabilite con decreto del Ministero dei trasporti, di concerto con i Ministri delle politiche agricole e forestali e del lavoro e delle politiche sociali, fatte salve le competenze del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio in materia di emissioni inquinanti e di rumore. 3. Per le macchine agricole di cui al comma 1, i loro componenti o entità tecniche, prodotti in serie, l'accertamento viene effettuato su un prototipo mediante omologazione del tipo, secondo modalità stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, sentito il Comitato interministeriale per le macchine agricole (C.I.M.A.), fatte salve le competenze del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio in materia di emissioni inquinanti e di rumore. Fatti salvi gli accordi internazionali, l'omologazione totale o parziale rilasciata da uno Stato estero può essere riconosciuta valida in Italia a condizione di reciprocità.	**La disposizione vigente è stata riformulata al fine di adeguarla alla normativa unionale (Regolamento 167/2013).**
Articolo 206 *Dichiarazione di conformità, certificato di omologazione e certificato di conformità*		
1. La dichiarazione di conformità, il certificato di omologazione e il certificato di conformità dei veicoli di	**Nuova introduzione**	**Introduzione di previsioni della normativa unionale di cui al Regolamento**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

cui all'articolo 203, comma 1, sono disciplinati ai sensi dell'articolo 199.		**(UE) 167/2013.**
Articolo 207 *Delle modifiche costruttive e relativi adempimenti dei veicoli agricoli e forestali*		
1. In caso di modifiche alle caratteristiche costruttive dei veicoli di cui all'articolo 203, comma 1, ovvero ai dispositivi e sistemi di cui all'articolo 205, comma 2, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 200, commi 1, 2, 3, 5, 6, 7 e 8. 2. Ai fini del presente articolo, il decreto di cui all'articolo 200, commi 1 e 2, è adottato dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste, e i provvedimenti della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per di cui al comma 7 del medesimo articolo 200 sono adottati d'intesa con la competente Direzione generale del Ministero dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste.	**Art. 112** 1. Le macchine agricole soggette all'accertamento dei requisiti ai sensi dell'art. 107 non devono presentare difformità rispetto alle caratteristiche indicate nella carta di circolazione ovvero nel certificato di idoneità tecnica alla circolazione, né alterazioni o danneggiamenti dei dispositivi prescritti. 2. Gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, su richiesta dell'interessato, sottopongono alla visita e prova di accertamento prevista all'art. 107, comma 2, la macchina agricola alla quale siano state modificate una o più caratteristiche oppure uno o più dispositivi indicati nel documento di circolazione; a seguito dell'esito favorevole dell'accertamento i predetti uffici provvedono all'aggiornamento del documento stesso. 3. Alle macchine agricole soggette all'immatricolazione ed al rilascio della carta di circolazione si applicano le disposizioni contenute negli articoli 93, 94, 95, 98 e 103 in quanto applicabili. *(omissis)*	**La disposizione vigente è stata riformulata al fine di adeguarla alla normativa unionale (Regolamento 167/2013).**
Articolo 208 *Traino di veicoli agricoli e forestali*		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

1. I convogli formati da veicoli agricoli e forestali e rimorchi agricoli o attrezzature intercambiabili trainate hanno lunghezza non superiore a 18,75 m. I convogli di cui al primo periodo 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, rispettivamente, come convogli agricoli e forestali eccezionali, o come convogli agricoli e forestali in trasporto eccezionale. Nei casi di cui al secondo periodo, ai fini della circolazione, è necessaria l'autorizzazione di cui all'articolo 274 e si applicano le disposizioni di cui all'articolo 209. Fatto salvo quanto previsto dal terzo periodo, ai convogli agricoli e forestali eccezionali e ai convogli agricoli e forestali in trasporto eccezionale non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 217, 275 e 276. 2. Il conducente del veicolo a motore ha la responsabilità dell'abbinamento al momento del traino e garantisce le condizioni di sicurezza e di circolazione del complesso veicolare.	**Art. 105** 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. *(omissis)*	
Articolo 209 *Abbinamento dei veicoli agricoli e forestali*		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

1. Nei casi previsti dall'articolo 208, comma 1, secondo periodo, i trattori possono trainare un solo rimorchio agricolo o non più di due attrezzature intercambiabili trainate, se munite di dispositivi di frenatura comandati dal trattore. 2. Ai trattori con attrezzi portati anteriormente è fatto divieto di traino di rimorchi agricoli o di attrezzature intercambiabili trainate sprovvisti di dispositivo di frenatura, anche se considerati parte integrante della motrice. 3. Quando manca la normativa unionale di riferimento, la massa rimorchiabile dei veicoli agricoli e forestali è stabilita in sede di omologazione del tipo in coerenza con la normativa nazionale. 4. Ai fini del comma 3, il valore della massa rimorchiabile del trattore, individuato come differenza tra la massa complessiva a pieno carico del complesso veicolare e la massa in ordine di marcia del trattore, è limitato dal rapporto tra la massa complessiva a pieno carico del rimorchio agricolo e la massa complessiva a pieno carico del trattore. 5. Il rapporto di cui al comma 4 non può superare i seguenti valori: a) 2 per i trattori di tipo snodato a ruote gommate e per i trattori a ruote non gommate ovvero cingolate, indipendentemente dal tipo di frenatura del complesso; b) 3 per i trattori a ruote gommate, se il dispositivo di frenatura del complesso è di tipo meccanico;	**Art. 105** 2. Nel limite di cui al comma 1 le trattrici agricole possono trainare un solo rimorchio agricolo o non più di due macchine operatrici agricole, se munite di dispositivi di frenatura comandati dalla trattrice. 3. Alle trattrici agricole con attrezzi portati anteriormente è fatto divieto di traino di macchine agricole rimorchiate sprovviste di dispositivo di frenatura, anche se considerate parte integrante del veicolo traente.	**La disposizione vigente è stata riformulata al fine di adeguarla alla normativa unionale (Regolamento 167/2013).**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

c) 4 per i trattori a ruote gommate se il dispositivo di frenatura del complesso è di tipo misto e automatico; d) 5 per i trattori a ruote gommate se il dispositivo di frenatura del complesso è di tipo continuo ed automatico. 6. Per massa a vuoto del trattore in ordine di marcia si intende la massa del veicolo agricolo e forestale a vuoto, pronto per il normale utilizzo, con l'equipaggiamento standard conformemente alle specifiche del costruttore, il liquido di raffreddamento, i lubrificanti, il carburante, gli attrezzi e il conducente, la cui massa è considerata pari a 75 kg. 7. La massa massima rimorchiabile è, laddove necessario, limitata dalla massa rimorchiabile degli organi di traino e degli impianti di frenatura.		
CAPO IV **DELLE MACCHINE OPERATRICI E DELLE MACCHINE MOBILI NON STRADALI**		
Articolo 210 *Macchine operatrici e macchine mobili non stradali*		
1. Le macchine operatrici sono macchine semoventi o trainate, a ruote o a cingoli, destinate ad operare su strada o nei cantieri ed eventualmente equipaggiate con speciali attrezzature. Ai fini di cui al presente comma, per cantiere si intende la porzione di territorio, anche stradale e ancorché non delimitata, destinata all'esecuzione di lavori o di altre attività operative, comprensive della raccolta di rifiuti solidi urbani, individuata dall'ente territoriale competente nel rispetto dei criteri	**Art 58** 1. Le macchine operatrici sono macchine semoventi o trainate, a ruote o a cingoli, destinate ad operare su strada o nei cantieri, equipaggiate, eventualmente, con speciali attrezzature. In quanto veicoli possono circolare su strada per il proprio trasferimento e per lo spostamento di cose connesse con il ciclo operativo della macchina stessa o del cantiere, nei limiti e con le modalità stabilite dal regolamento di esecuzione.	**La disposizione vigente è stata riformulata al fine di adeguarla alla normativa unionale (Regolamento (UE) 2025/14)**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

individuati con il regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. In quanto veicoli, le macchine operatrici possono circolare su strada per il proprio trasferimento e per lo spostamento di cose connesse con il ciclo operativo della macchina stessa o del cantiere, nei limiti e con le modalità stabilite dal regolamento adottati ai sensi dell'articolo 289. Ai fini della circolazione, le macchine operatrici si suddividono in: a) macchine impiegate per la costruzione e la manutenzione di opere civili o delle infrastrutture stradali o per il ripristino del traffico; b) macchine sgombraneve, spartineve o ausiliarie, quali spanditrici di sabbia e simili; c) carrelli, quali veicoli destinati alla movimentazione di cose**;** d) macchine aventi massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t e inferiore a 7,5 t, rispondenti alle caratteristiche e alle prescrizioni tecniche previste per i veicoli della categoria internazionale N2, di cui alla normativa unionale, aventi carrozzeria, permanentemente installata, con moduli operativi per la manutenzione delle strade e idonee per il carico e lo	2. Ai fini della circolazione su strada le macchine operatrici si distinguono in: a) macchine impiegate per la costruzione e la manutenzione di opere civili o delle infrastrutture stradali o per il ripristino del traffico; b) macchine sgombraneve, spartineve o ausiliarie quali spanditrici di sabbia e simili; c) carrelli: veicoli destinati alla movimentazione di cose. (*omissis*) **Art.3 Regolamento (UE) 2025/14** Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti: (*omissis*)	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

scarico di rifiuti solidi urbani. 2. Le macchine mobili non stradali sono macchine mobili semoventi progettate, costruite per eseguire lavori, dotate di un sistema di propulsione, per le quali si applicano le disposizioni unionali vigenti. 3. Per le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali le caratteristiche costruttive, nonché i limiti dimensionali e ponderali, sono stabiliti dal regolamento adottati ai sensi dell'articolo 289. 4. Le prescrizioni di cui al comma 2 non si applicano alle macchine mobili non stradali e ai carrelli quando circolano su strada per brevi e saltuari spostamenti a vuoto o a carico, secondo le disposizioni adottate con provvedimento della competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. 5. Ai fini della circolazione su strada, le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali sono soggette alla disciplina prevista dall'articolo 226. Le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali che, per necessità funzionali, hanno dimensioni o massa eccedenti quelle previste a normativa vigente, sono considerate, rispettivamente, macchine operatrici eccezionali e macchine mobili non stradali eccezionali e ad esse si applicano le relative disposizioni del regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. 6. Le macchine operatrici semoventi, in relazione alle loro	1) «macchina mobile non stradale»: le macchine mobili semoventi dotate di un sistema di propulsione che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2006/42/CE, progettate e costruite al fine di eseguire lavori; (*omissis*) . **Art. 58** 3. Le macchine operatrici semoventi, in relazione alle loro caratteristiche, possono essere attrezzate con un numero di posti, per gli addetti, non superiore a tre,	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

caratteristiche, possono essere attrezzate con un numero di posti, per gli addetti, non superiore a tre, compreso quello del conducente. 7. Ai fini della circolazione su strada, le macchine operatrici sono dotate di sistemi di limitazione della velocità che impediscono di superare, su strada orizzontale, i 40 km/h. Le macchine operatrici semoventi a ruote non pneumatiche o a cingoli sono dotate di sistemi di limitazione della velocità che impediscono di superare, su strada orizzontale, i 15 km/h.	compreso quello del conducente. 4. Ai fini della circolazione su strada le macchine operatrici non devono essere atte a superare, su strada orizzontale, la velocità di 40 km/h; le macchine operatrici semoventi a ruote non pneumatiche o a cingoli non devono essere atte a superare, su strada orizzontale, la velocità di 15 km/h.	
CAPO V **DELLE ALTRE TIPOLOGIE DI VEICOLI E DEGLI ALTRI DISPOSITIVI**		
Articolo 211 *Velocipedi*		
1. I velocipedi, come definiti dall'Allegato I.1, sono equipaggiati: a) per la frenatura: con un dispositivo indipendente per ciascun asse idoneo ad agire in maniera pronta ed efficace sulle rispettive ruote; b) per le segnalazioni acustiche: con un campanello; c) per le segnalazioni visive: anteriormente con luci bianche o gialle, posteriormente con luci rosse e catadiottri rossi; con catadiottri gialli applicati sui pedali e sui lati. 2. Le modalità di applicazione e di mantenimento in funzione dei dispositivi di segnalazione di cui al comma 1, lettera c), sono disciplinate dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. 3. Le disposizioni previste dalle lettere b) e c) del comma 1 non si	**Art. 68** 1. I velocipedi devono essere muniti di pneumatici, nonché: a) per la frenatura: di un dispositivo indipendente per ciascun asse che agisca in maniera pronta ed efficace sulle rispettive ruote; b) per le segnalazioni acustiche: di un campanello; c) per le segnalazioni visive: anteriormente di luci bianche o gialle, posteriormente di luci rosse e di catadiottri rossi; inoltre, sui pedali devono essere applicati catadiottri gialli ed analoghi dispositivi devono essere applicati sui lati. 2. I dispositivi di segnalazione di cui al comma 1, lettera c), devono essere presenti e funzionanti secondo quanto previsto dall'articolo 152, comma 1.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

applicano ai velocipedi quando sono usati durante competizioni sportive. 4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le caratteristiche costruttive, funzionali, nonché le modalità di omologazione dei velocipedi a più ruote simmetriche che consentono il trasporto di altre persone oltre il conducente. 5. I velocipedi possono essere equipaggiati per il trasporto di un bambino con idonee attrezzature, le cui caratteristiche sono stabilite nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.	3. Le disposizioni previste nelle lettere b) e c) del comma 1 non si applicano ai velocipedi quando sono usati durante competizioni sportive. 4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le caratteristiche costruttive, funzionali nonché le modalità di omologazione dei velocipedi a più ruote simmetriche che consentono il trasporto di altre persone oltre il conducente. 5. I velocipedi possono essere equipaggiati per il trasporto di un bambino, con idonee attrezzature, le cui caratteristiche sono stabilite nel regolamento.	
Articolo 212 *Monopattini elettrici*		
1. I monopattini elettrici, come definiti dall'Allegato I.1, rispettano le caratteristiche tecniche definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.	**Decreto del 18 agosto 2022 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili recante "Normativa tecnica relativa ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica".**	
Articolo 213 *Dispositivi per la micromobilità elettrica*		
1. I dispositivi per la micromobilità elettrica sono dotati di un unico propulsore elettrico, sono sprovvisti di posti a sedere, non possono trasportare passeggeri o merci e sono esclusi da ogni forma di traino. Tali dispositivi hanno le caratteristiche tecniche definite dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 e si	**Nuova introduzione**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

distinguono in: a) hoverboard; b) segway; c) monowheel.		
Articolo 214 *Veicoli a trazione animale e loro dispositivi*		
1. I veicoli a trazione animale sono veicoli trainati da uno o più animali e si distinguono in: a) veicoli destinati principalmente al trasporto di persone; b) veicoli destinati principalmente al trasporto di merci; c) carri agricoli destinati a trasporti per uso esclusivo delle aziende agricole. 2. I veicoli di cui al comma 1 muniti di pattini sono denominati slitte. 3. I veicoli a trazione animale sono muniti di un dispositivo di frenatura regolarmente funzionante, disposto in modo da poter essere facilmente e rapidamente manovrato in qualunque occasione. Sono vietati i dispositivi di frenatura che agiscono direttamente sul manto stradale. 4. Le slitte hanno un dispositivo di frenatura consistente in uno o più arpioni applicati sui longheroni, manovrati con leve o volantini ovvero tramite un rullo ancorato all'estremità posteriore dei due longheroni, munito di arpioni e manovrato per mezzo di leve o volantino, ovvero a mezzo di	**Art. 49** 1. I veicoli a trazione animale sono i veicoli trainati da uno o più animali e si distinguono in: a) veicoli destinati principalmente al trasporto di persone; b) veicoli destinati principalmente al trasporto di cose; c) carri agricoli destinati a trasporti per uso esclusivo delle aziende agricole. 2. I veicoli a trazione animale muniti di pattini sono denominati slitte. **Art. 64** 1. I veicoli a trazione animale e le slitte devono essere muniti di un dispositivo di frenatura efficace e disposto in modo da poter essere in qualunque occasione facilmente e rapidamente manovrato. 2. Sono vietati i dispositivi di frenatura che agiscono direttamente sul manto stradale. **Art. 220 Reg. Es. CdS (DPR 495/1992)** 5. Le slitte devono avere un dispositivo di frenatura consistente in uno o più arpioni applicati sui longheroni delle slitte stesse e manovrati con leve o volantini, oppure a mezzo rullo ancorato alla estremità posteriore dei due longheroni, munito di arpioni e manovrato per mezzo di leve o volantino, oppure a	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

catene avvolte nella parte anteriore dei longheroni. L'uso dei dispositivi di frenatura di cui al primo periodo è consentito soltanto su strade ricoperte da uno strato di neve o di ghiaccio sufficiente a preservare il manto stradale. 5. Le specifiche tecniche dei dispositivi dei veicoli a trazione animale sono definite nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.	mezzo di catene avvolte nella parte anteriore dei longheroni. L'uso di questi dispositivi di frenatura è consentito soltanto su strade ricoperte da uno strato di neve o di ghiaccio, sufficiente a preservare il manto stradale.	
Articolo 215 *Carri allegorici*		
1. Nei casi indicati dall'articolo 110, commi 2 e 3, ai fini della circolazione, il Comune ove si svolge la manifestazione rilascia una specifica autorizzazione, previa acquisizione da parte del richiedente di una relazione redatta da un soggetto tecnico abilitato, idonea ad attestare la corretta frenatura del complesso e il mantenimento della massa del veicolo rimorchiato entro la massa rimorchiabile del veicolo trattore immatricolato. Nei casi di veicoli rimorchiati non immatricolati, la relazione di cui al primo periodo attesta, altresì, il rispetto delle prescrizioni di sicurezza generale per la circolazione del veicolo. 2. L'abbinamento tra motrice e veicoli rimorchiati può riguardare qualsiasi tipo di veicolo ed è verificato da tecnici abilitati iscritti in albi professionali che operano nell'ambito delle proprie competenze, i quali	**Nuova introduzione**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

sottoscrivono apposita dichiarazione, individuando il numero di telaio del veicolo trattore e del veicolo rimorchiato o utilizzando, per i veicoli rimorchiati non immatricolati, altra modalità di identificazione.		
Articolo 216 *Veicoli adibiti all'attività dello spettacolo viaggiante*		
1. I veicoli allestiti per l'attività di spettacolo viaggiante sono veicoli ad uso speciale, adibiti a spettacoli viaggianti, muniti permanentemente di speciali attrezzature. I veicoli di cui al primo periodo rispettano i limiti di cui agli articoli 1 e 2 dell'Allegato VI.1 e possono trasportare anche i materiali connessi con il ciclo operativo delle attrezzature e le cose connesse alla destinazione d'uso delle medesime. 2. Le attività adibite allo spettacolo viaggiante, con l'indicazione delle particolarità tecnico-costruttive, delle caratteristiche funzionali e della denominazione, sono indicate nell'elenco delle attività spettacolari, dei trattenimenti e delle attrazioni di cui all'articolo 4 della legge 18 marzo 1968, n. 337. 3. I veicoli di cui al comma 1 sono in ogni caso allestiti su autotelaio omologato conforme alla categoria internazionale N per gli autoveicoli e su autotelaio omologato conforme alla categoria internazionale O per i rimorchi. Tali veicoli rispondono ai requisiti per l'ammissione in circolazione e sono dotati di regolari	**Art. 54** 1. Gli autoveicoli sono veicoli a motore con almeno quattro ruote, esclusi i motoveicoli, e si distinguono in: *(omissis)* g) autoveicoli per uso speciale: veicoli caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature e destinati prevalentemente al trasporto proprio. Su tali veicoli è consentito il trasporto del personale e dei materiali connessi col ciclo operativo delle attrezzature e di persone e cose connesse alla destinazione d'uso delle attrezzature stesse; **Art. 203, c. 2, Reg, Es. Cds (DPR 495/1992)** 2. Sono classificati, ai sensi dell'articolo 54, comma 2, del Codice, per uso speciale i seguenti autoveicoli: *(omissis)* s) autoveicoli adibiti a spettacoli viaggianti;	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

documenti di circolazione, fatto salvo quanto indicato al comma 4, lettera b). 4. Nel caso di veicoli trainati: a) se il veicolo è classificabile come rimorchio, a seguito di immatricolazione con visita e prova è rilasciato un documento di circolazione dal competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione; b) se il veicolo non è classificabile come rimorchio, non è rilasciato un documento di circolazione. Nelle ipotesi di cui alla presente lettera, è rilasciata dal competente Ufficio del Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una specifica autorizzazione, rinnovabile annualmente, unitamente ad una targa provvisoria con durata limitata ad un anno. 5. Nel caso di cui al comma 4, la lettera b), la velocità massima di trasferimento non può essere superiore ai 25 km/h, con rapporto di traino pari a 0,5, se il veicolo è attrezzato con pneumatici, dispositivi di attacco meccanico, dispositivi di segnalazione visiva ed illuminazione previsti per la corrispondente categoria O in relazione alla massa complessiva a pieno carico e se le strutture resistenti del veicolo stesso, nel loro insieme, consentono in tutta sicurezza la marcia a tale velocità. Se il veicolo trainato, non classificato rimorchio, è privo di dispositivi di frenatura, la massa complessiva degli assi a terra non può superare gli 8.000 kg.		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

6. Nei casi di cui al comma 4, lettera a), la velocità massima è di 40 km/h se il veicolo, strutturalmente idoneo e munito di sospensioni, è attrezzato con dispositivo di frenatura continuo-automatico, nel rispetto delle norme unionali per l'omologazione dei veicoli di categoria O di pari massa complessiva a pieno carico, su un numero di assi idoneo a garantire che la massa frenata risulti pari almeno al 60 per cento della massa complessiva a pieno carico del veicolo. 7. L'ammissione in circolazione del veicolo non considerato rimorchio avviene previa visita e prova, sulla base di una relazione tecnica rilasciata ad opera di una persona abilitata ai sensi dell'articolo 200, comma 5.		
Articolo 217 *Veicoli eccezionali e veicoli adibiti al trasporto eccezionale*		
1. Le caratteristiche costruttive dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti al trasporto eccezionale eccedenti i limiti di cui all'articolo 2 dell'Allegato VI.1, sono disciplinate nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. Rientrano tra i veicoli eccezionali i veicoli per il trasporto di persone che, per specificate e giustificate esigenze funzionali, superano i limiti di cui al primo periodo. I provvedimenti di immatricolazione e autorizzazione all'impiego dei veicoli di cui al secondo periodo possono essere rilasciati solo a favore di imprese autorizzate ad effettuare il trasporto di persone.	**Art 10** 1. È eccezionale il veicolo che nella propria configurazione di marcia superi, per specifiche esigenze funzionali, i limiti di sagoma o massa stabiliti negli articoli 61 e 62. *(omissis)* 14. I veicoli per il trasporto di persone che per specificate e giustificate esigenze funzionali superino le dimensioni o le masse stabilite dagli articoli 61 o 62 sono compresi tra i veicoli di cui al comma 1. (*omissis*) L'immatricolazione, ove ricorra, e l'autorizzazione all'impiego potranno avvenire solo a nome e nella disponibilità di imprese autorizzate ad effettuare il trasporto di persone	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

2. Le caratteristiche costruttive dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti al trasporto eccezionale, eccedenti i soli limiti previsti dall'articolo 1 dell'Allegato VI.1, sono disciplinate nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. 3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità alla vigente normativa unionale vigente, può adottare specifiche disposizioni integrative rispetto a quelle previste dai commi 1 e 2, in relazione a esigenze determinate dall'evoluzione della tecnica di realizzazione dei veicoli eccezionali. 4. Le disposizioni di cui al comma 1 non si applicano ai veicoli a motore, abilitati o non al traino, ovvero rimorchiati, destinati esclusivamente a servizi di trasporto o di movimentazione negli ambiti dei porti o degli aeroporti e a quelli per uso speciale, ai quali si applicano le prescrizioni dettate con apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	**Art. 213 Reg. Es. Cds (DPR 495/1992)** 1. Sono denominati mezzi di movimentazione i veicoli destinati a trasporti combinati o alla movimentazione di veicoli e containers carrellati nelle aree portuali, aeroportuali o di interscambio, o destinati a collegare due o più delle aree suddette, anche se interrotte da aree pubbliche. 2. I mezzi di movimentazione sono inquadrati tra le macchine operatrici di cui all'art. 58, comma 2, lettera c), del codice. 3. Le prescrizioni tecniche per l'immissione in circolazione dei mezzi di movimentazione sono stabilite dal Ministro dei trasporti con proprio decreto.	**Inserita una deroga alle disposizioni di cui al comma 1 per veicoli trasporto/movimentazione porti e aeroporti, nonché uso speciale.**
Articolo 218 *Veicoli d'epoca, veicoli di interesse storico e collezionistico e veicoli di interesse a fini di restauro, iscritti negli appositi Registri*		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

1. Sono considerati appartenenti alla categoria dei veicoli con caratteristiche atipiche i veicoli d'epoca, i veicoli di interesse storico e collezionistico, nonché i veicoli di interesse a fini di restauro. 2. Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i veicoli iscritti nell'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca (ENVE), istituito presso la competente Direzione generale per la motorizzazione, destinati ad essere conservati in musei o locali pubblici e privati per la salvaguardia delle originarie caratteristiche tecniche della casa costruttrice e che non sono adeguati nei requisiti, nei dispositivi o negli equipaggiamenti alle prescrizioni vigenti per l'ammissione alla circolazione. Tali veicoli, se iscritti al PRA, sono cancellati dal registro. Con regolamento da adottarsi ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 17 agosto 1988, n. 400, sono disciplinate le modalità di attuazione del presente articolo. 3. I veicoli d'epoca sono soggetti alle seguenti disposizioni: a) la loro circolazione può essere consentita soltanto in occasione di apposite manifestazioni o raduni autorizzati, limitatamente all'ambito della località e degli itinerari di svolgimento delle manifestazioni o raduni. Laddove previsto a normativa	**Art. 60** 1. Sono considerati appartenenti alla categoria dei 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. 3. I veicoli d'epoca sono soggetti alle seguenti disposizioni: a) la loro circolazione può essere consentita soltanto in occasione di apposite manifestazioni o raduni autorizzati, limitatamente all'ambito della località e degli itinerari di svolgimento delle manifestazioni o raduni. All'uopo i veicoli, per poter circolare, devono	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

vigente, la circolazione dei veicoli è soggetta al rilascio di una specifica autorizzazione del competente Ufficio del Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella cui circoscrizione è compresa la località sede della manifestazione o del raduno, previa presentazione da parte dell'ente organizzatore dell'elenco particolareggiato dei veicoli partecipanti. L'autorizzazione reca evidenza del periodo di validità, dei percorsi autorizzati e della velocità massima consentita in relazione al livello di sicurezza offerto dal tipo di veicolo; b) il trasferimento di proprietà o la perdita di possesso sono comunicati alla competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini dell'aggiornamento dell'ENVE. 4. Rientrano nella categoria dei veicoli di interesse storico e collezionistico i veicoli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti Registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI. 5. I veicoli di interesse storico e collezionistico possono circolare sulle strade se rispettano i requisiti previsti per questo tipo di veicoli dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. 6 I veicoli di interesse storico e	essere provvisti di una particolare autorizzazione rilasciata dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri nella cui circoscrizione è compresa la località sede della manifestazione o del raduno ed al quale sia stato preventivamente presentato, da parte dell'ente organizzatore, l'elenco particolareggiato dei veicoli partecipanti. Nella autorizzazione sono indicati la validità della stessa, i percorsi stabiliti e la velocità massima consentita in relazione alla garanzia di sicurezza offerta dal tipo di veicolo; b) il trasferimento di proprietà degli stessi deve essere comunicato al Dipartimento per i trasporti terrestri, per l'aggiornamento dell'elenco di cui al comma 2. 4. Rientrano nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI. 5. I veicoli di interesse storico o collezionistico possono circolare sulle strade purché posseggano i requisiti	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

collezionistico con età di costruzione pari o superiore a quaranta anni sono esentati dalle limitazioni della circolazione in materia di provvedimenti per la tutela ambientale adottati dagli enti competenti per il contenimento delle emissioni di inquinanti atmosferici, fatte salve le disposizioni occasionali di carattere emergenziale adottate dai medesimi enti. I veicoli di interesse storico e collezionistico con età di costruzione compresa tra venti e ventinove anni e tra trenta e trentanove anni sono esentati dalle medesime limitazioni con le modalità stabilite con decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica. I veicoli di interesse storico e collezionistico, nonché i veicoli d'epoca, sono sempre esentati dalle limitazioni della circolazione di cui al primo periodo in occasione delle rispettive manifestazioni e raduni autorizzati dagli enti competenti.	previsti per questo tipo di veicoli, determinati dal regolamento. **Nuova introduzione**	
7. Rientrano nella categoria dei veicoli di interesse a fini di restauro i veicoli iscritti in uno dei Registri di cui al comma 4 e qualificati come meritevoli di tutela ai fini del ripristino delle caratteristiche originarie di costruzione e alla successiva classificazione come veicoli di	**Nuova introduzione**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

interesse storico e collezionistico o come veicoli d'epoca. 8. I veicoli di cui ai commi 2, 4 e 7 rientrano altresì nella categoria dei veicoli di particolare interesse culturale di cui all'Allegato I.1. 9. Con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è definita, rispettivamente, la disciplina dei veicoli delle categorie di cui ai commi 4, 7 e 8. La classificazione dei veicoli in tali categorie non modifica la rispettiva destinazione di cui all'Allegato I.1. 10. I veicoli di cui al presente articolo non rientrano nella definizione di rifiuto e non sono soggetti alla disciplina dei veicoli fuori uso.	**Art. 3, comma 3 decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209** 3. Non rientrano nella definizione di rifiuto ai sensi del comma 1, lettera b), e non sono soggetti alla relativa disciplina, i veicoli d'epoca, e i veicoli di interesse storico o collezionistico o destinati ai musei, individuati come tali dalla normativa di settore, conservati in modo adeguato, pronti all'uso ovvero in pezzi smontati. **Art. 2, comma 2, lett. f) del Reg. UE 2026/1738,** 2. In deroga al paragrafo 1, il presente regolamento non si applica: *(omissis)* f) ai veicoli di particolare interesse culturale per il periodo durante il quale tali veicoli sono ufficialmente riconosciuti come tali dalle autorità competenti e conformemente alla procedura di cui all'allegato II del presente regolamento;	
Articolo 219 *Mezzi d'opera*		
1. I mezzi d'opera sono veicoli o complessi di veicoli dotati di particolare attrezzatura per il carico e il trasporto di materiali di impiego o di risulta dell'attività edilizia, stradale, di escavazione mineraria e materiali assimilati ovvero che completano, durante la marcia, il ciclo produttivo di specifici materiali per la costruzione edilizia. I mezzi d'opera devono essere idonei allo specifico impiego nei cantieri o all'utilizzo misto su strada e fuori strada. Sono altresì considerati mezzi d'opera i veicoli impiegati nel ciclo produttivo delle imprese forestali, i veicoli derivanti dalla raccolta e	**Art. 54** 1. Gli autoveicoli sono veicoli a motore con almeno quattro ruote, esclusi i motoveicoli, e si distinguono in: *(omissis)* n) mezzi d'opera: veicoli o complessi di veicoli dotati di particolare attrezzatura per il carico e il trasporto di materiali di impiego o di risulta dell'attività edilizia, stradale, di escavazione mineraria e materiali assimilati ovvero che completano, durante la marcia, il ciclo produttivo di specifici materiali per la costruzione edilizia; tali veicoli o complessi di veicoli possono	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

compattazione di rifiuti solidi urbani e dallo spurgo di pozzi neri effettuati mediante idonee apparecchiature installate, nonché i veicoli dell'industria siderurgica, compresi i coils e i laminati grezzi, trasportati mediante idonee selle di contenimento installate sullo stesso mezzo d'opera. 2. I mezzi d'opera, fatti salvi i limiti dimensionali previsti in relazione alle caratteristiche costruttive, possono essere adibiti a trasporti in eccedenza dei limiti di massa stabiliti per gli autocarri, per gli autotreni e per gli autoarticolati nel rispetto dei limiti massimi previsti per la categoria di cui all'articolo 275.	essere adibiti a trasporti in eccedenza ai limiti di massa stabiliti nell'art. 62 e non superiori a quelli di cui all'art. 10, comma 8, e comunque nel rispetto dei limiti dimensionali fissati nell'art. 61. I mezzi d'opera devono essere, altresì, idonei allo specifico impiego nei cantieri o utilizzabili a uso misto su strada e fuori strada.	
CAPO VI **DELL'IMMISSIONE IN CIRCOLAZIONE, DELL'IMMATRICOLAZIONE E DEI DATI IDENTIFICATIVI**		
Articolo 220 *Registrazione dei veicoli e documento unico di circolazione e di proprietà*		
1. Il documento unico di circolazione e di proprietà, redatto secondo le disposizioni di cui alla disciplina unionale vigente in materia di carta di circolazione, contiene i dati di circolazione e di proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi ricadenti nel regime dei beni mobili registrati di cui al libro VI, titolo I, capo III, sezione I, del codice civile. 2. Gli autoveicoli e i motoveicoli, nonché i rimorchi con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, sono soggetti alla registrazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e all'iscrizione nel PRA.	**Art. 1 decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98** 1. A decorrere dal 1° gennaio 2020, la carta di circolazione, redatta secondo le disposizioni contenute nella direttiva 29 aprile 1999, n. 1999/37/CE del Consiglio, costituisce il documento unico contenente i dati di circolazione e di proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi ricadenti nel regime dei beni mobili registrati di cui al libro VI, titolo I, capo III, sezione I, del codice civile. 2. Nella carta di circolazione di cui al comma 1, di seguito denominata «documento unico», sono annotati: a) i dati tecnici del veicolo; b) i dati di intestazione del veicolo, di cui agli articoli 91, 93 e 94 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285; c) i dati validati dal Pubblico registro automobilistico, di seguito PRA, relativi alla situazione giuridico-patrimoniale del veicolo;	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

3. I ciclomotori, i veicoli agricoli e forestali, le macchine operatrici, nonché i rimorchi di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, sono soggetti esclusivamente alla registrazione nell'Archivio nazionale dei veicoli. 4. A richiesta dell'intestatario, il documento unico, di cui al comma 1, può essere rilasciato se sussistono il titolo o i requisiti per il servizio o il trasporto, ove richiesti a normativa vigente. Il documento unico di cui al primo periodo è emesso in formato digitale, in conformità alle caratteristiche e nel rispetto delle modalità definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e il medesimo può essere stampato su modulistica a stretta rendicontazione al fine di consentire la circolazione del veicolo al di fuori dei confini nazionali. 5. Nel documento unico di cui al comma 1 sono, altresì, annotati, anche in modalità telematica, i dati relativi ad eventuali privilegi e ipoteche, a provvedimenti amministrativi e giudiziari che incidono sulla proprietà e sulla disponibilità del veicolo, registrati presso il PRA, nonché a provvedimenti di fermo amministrativo. 6. Il documento unico di cui al comma	d) i dati relativi alla cessazione del veicolo dalla circolazione conseguente alla sua demolizione o alla sua definitiva esportazione all'estero. *(omissis)* **Art. 93** 1. Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi per circolare devono essere muniti di una carta di circolazione e immatricolati presso il Dipartimento per i trasporti terrestri. 2. L'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri provvede all'immatricolazione e rilascia la carta di circolazione intestandola a chi si dichiara proprietario del veicolo, indicando, ove ricorrano, anche le generalità dell'usufruttario o del locatario con facoltà di acquisto o del venditore con patto di riservato dominio, con le specificazioni di cui all'art. 91. 3. La carta di circolazione non può essere rilasciata se non sussistono il titolo o i requisiti per il servizio o il trasporto, ove richiesti dalle disposizioni di legge. **Art. 1 decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98** 3. Nel documento unico sono, altresì, annotati i dati relativi alla sussistenza di privilegi e ipoteche, di provvedimenti amministrativi e giudiziari che incidono sulla proprietà e sulla disponibilità del veicolo, annotati presso il PRA, nonché di provvedimenti di fermo amministrativo, con le modalità, anche telematiche, previste con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero della giustizia, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto. 4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è competente al rilascio della carta di circolazione, che ha validità di certificazione dei dati in essa contenuti,	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

1, rilasciato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, può essere utilizzato per certificare i dati in esso contenuti, ferma restando la responsabilità dell'ACI per i dati relativi alla proprietà e alla locazione finanziaria dei veicoli e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per i dati relativi ai veicoli di cui al presente articolo di rispettiva competenza. 7. I veicoli eccezionali sono dotati di apposito documento di circolazione, accompagnato da specifica autorizzazione alla circolazione rilasciata dall'ente proprietario o concessionario per le autostrade, strade statali e militari, nonché dalle regioni e dalle province per la rete viaria di rispettiva competenza. 8. Per i veicoli destinati esclusivamente all'impiego dei servizi di polizia stradale, il documento di circolazione è rilasciato su richiesta del corpo, ufficio o comando che ha immatricolato il veicolo e che utilizza il veicolo per i servizi di polizia stradale. Nei casi di cui al primo periodo, il documento di circolazione contiene, oltre ai dati di cui al presente articolo, anche l'indicazione che il veicolo è destinato esclusivamente a servizi di polizia stradale. Le caratteristiche dei veicoli di cui al presente comma sono definite nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.	ferma restando la responsabilità dell'Automobile club d'Italia, di seguito ACI, per i dati relativi alla proprietà e alla locazione finanziaria dei veicoli, e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per i dati relativi ai veicoli di cui al presente articolo. **Art. 93** 6. Per gli autoveicoli e i rimorchi indicati nell'art. 10, comma 1, è rilasciata una speciale carta di circolazione, che deve essere accompagnata dall'autorizzazione, quando prevista dall'articolo stesso. Analogo speciale documento è rilasciato alle macchine agricole quando per le stesse ricorrono le condizioni di cui all'art. 104, comma 8. 11. I veicoli destinati esclusivamente all'impiego dei servizi di polizia stradale indicati nell'art. 11 vanno immatricolati dall'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri, su richiesta del corpo, ufficio o comando che utilizza tali veicoli per i servizi di polizia stradale. A siffatto corpo, ufficio o comando viene rilasciata, dall'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri che ha immatricolato il veicolo, la carta di circolazione; questa deve contenere, oltre i dati di cui al comma 4, l'indicazione che il veicolo è destinato esclusivamente a servizio di polizia stradale. Nel regolamento sono stabilite le caratteristiche di tali veicoli	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Articolo 221 *Immatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi*		
1. Ai fini della circolazione su strada, il competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione provvede all'immatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi di proprietà di persone fisiche o giuridiche che hanno stabilito la propria residenza o sede in Italia. 2. Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi immatricolati in uno Stato estero o acquistati in Italia ed appartenenti a cittadini italiani residenti all'estero, iscritti nell'Anagrafe italiani residenti all'estero (AIRE), sono immatricolati a richiesta dell'interessato che dichiari un domicilio legale presso una persona fisica residente in Italia o presso uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. 3. Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi immatricolati in uno Stato dell'Unione europea o acquistati in Italia ed appartenenti a cittadini europei o persone giuridiche costituite in uno dei Paesi dell'Unione europea che hanno un rapporto stabile con il territorio italiano sono immatricolati a richiesta dell'interessato che dichiari un domicilio legale presso una persona fisica residente in Italia o presso uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. 4. L'immatricolazione può essere effettuata a nome di chi si dichiara proprietario, con l'annotazione, ove ne	**Art. 93** 2. L'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri provvede all'immatricolazione (omissis) **Art. 134** 1. Agli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi importati temporaneamente o nuovi di fabbrica acquistati per l'esportazione, che abbiano già adempiuto alle formalità doganali, se prescritte, e appartengano a cittadini italiani residenti all'estero o a stranieri che sono di passaggio, sono rilasciate una carta di circolazione della durata massima di un anno, salvo eventuale proroga, e una speciale targa di riconoscimento, come stabilito nel regolamento. 1-bis. Al di fuori dei casi previsti dal comma 1, gli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero o acquistati in Italia ed appartenenti a cittadini italiani residenti all'estero ed iscritti all'Anagrafe italiani residenti all'estero (A.I.R.E.) e gli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato dell'Unione europea o acquistati in Italia ed appartenenti a cittadini comunitari o persone giuridiche costituite in uno dei Paesi dell'Unione europea che abbiano, comunque, un rapporto stabile con il territorio italiano, sono immatricolati, a richiesta, secondo le norme previste dall'articolo 93, a condizione che al momento dell'immatricolazione l'intestatario dichiari un domicilio legale presso una persona fisica residente in Italia o presso uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

ricorrono le condizioni, nel rispetto delle specificazioni di cui all'articolo 287, delle generalità dell'usufruttuario, del locatario con facoltà di acquisto o del venditore con patto di riservato dominio. 5. Il competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, in sede di immatricolazione dei veicoli di cui al presente articolo, rilascia al proprietario del veicolo, di cui al comma 1, la targa e il documento unico anche in formato digitale. 6. A richiesta dell'intestatario, i documenti di circolazione rilasciati in modalità digitale possono essere stampati su modulistica a stretta rendicontazione al fine di consentire la circolazione del veicolo al di fuori dei confini nazionali. 7. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le procedure e la documentazione necessarie per l'immatricolazione nei casi di cui al presente articolo, con l'indicazione, specialmente per i rimorchi, delle annotazioni eventualmente necessarie per il traino. 8. Le disposizioni del presente articolo non si applicano ai veicoli delle Forze armate e ai veicoli degli Enti e Corpi equiparati. 9. Fermo restando quanto previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358, istitutivo dello Sportello Telematico	**Art. 93** 2. L'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri provvede all'immatricolazione e rilascia la carta di circolazione intestandola a chi si dichiara proprietario del veicolo, indicando, ove ricorrano, anche le generalità dell'usufruttuario o del locatario con facoltà di acquisto o del venditore con patto di riservato dominio, con le specificazioni di cui all'art. 91. 4. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con propri decreti, stabilisce le procedure e la documentazione occorrente per l'immatricolazione, il contenuto della carta di circolazione, prevedendo, in particolare per i rimorchi, le annotazioni eventualmente necessarie per consentirne il traino. (*omissis*) 10. Le norme suddette non si applicano ai veicoli delle Forze armate di cui all'art. 138, comma 1, ed a quelli degli enti e corpi equiparati ai sensi dell'art. 138, comma 11; a tali veicoli si applicano le disposizioni dell'art. 138.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

dell'Automobilista (STA), gli adempimenti amministrativi di cui al presente articolo sono gestiti in via esclusivamente telematica dal competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, quale centro unico di servizio, attraverso il sistema informativo del Dipartimento stesso. 10. Fuori dai casi di cui al comma 3, ai fini dell'immatricolazione di veicoli di nazionalità diversa da quella italiana, si applicano le disposizioni dell'articolo 223. 11. L'immatricolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico, anche se precedentemente iscritti al PRA e radiati d'ufficio, o su richiesta di un precedente proprietario, per demolizione o per altre cause, secondo quanto previsto dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, è effettuata previa presentazione di un titolo di proprietà e di un certificato attestante le caratteristiche tecniche rilasciato dalla casa costruttrice o, alternativamente, del certificato di rilevanza storica e collezionistica rilasciato, secondo quanto previsto dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, da uno dei Registri indicati dall'articolo 218, comma 4. Il documento di circolazione dei veicoli di cui all'articolo 218, comma 4, già immatricolati, è aggiornato con i dati relativi alla classificazione di veicolo di interesse storico e collezionistico, ai certificati di rilevanza storica e collezionista, nonché alla data di costruzione del veicolo. Le disposizioni	12. Fermo restando quanto previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358, istitutivo dello sportello telematico dell'automobilista, gli adempimenti amministrativi previsti dal presente articolo e dagli articoli 94 e 103, comma 1, sono gestiti in via telematica dagli uffici del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e del personale, quale centro unico di servizio, attraverso il sistema informativo del Dipartimento stesso. **Art. 93** 4. *(omissis)* L'immatricolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico è effettuata su presentazione di un titolo di proprietà e di un certificato attestante le caratteristiche tecniche rilasciato dalla casa costruttrice o da uno degli enti o delle associazioni abilitati indicati dall'articolo 60. In caso di nuova immatricolazione di veicoli che sono già stati precedentemente iscritti al Pubblico registro automobilistico e cancellati d'ufficio o su richiesta di un precedente proprietario, ad esclusione dei veicoli che risultano demoliti ai sensi della normativa vigente in materia di contributi statali alla rottamazione, il richiedente ha facoltà di ottenere le targhe e il libretto di circolazione della prima iscrizione al Pubblico registro automobilistico, ovvero di ottenere una targa del periodo storico di costruzione o di circolazione del veicolo, in entrambi i casi conformi alla grafica originale, purché la sigla alfa-numerica prescelta non	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

di cui al primo periodo si applicano anche ai veicoli radiati dal PRA per demolizione ai sensi della normativa in materia di contributi statali alla rottamazione; ai fini dell'immatricolazione, tali veicoli sono soggetti al pagamento di un contributo, definito, quanto all'importo, ai criteri e alle modalità di liquidazione, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.	sia già presente nel sistema meccanografico del Centro elaborazione dati della Motorizzazione civile e riferita a un altro veicolo ancora circolante, indipendentemente dalla difformità di grafica e di formato di tali documenti rispetto a quelli attuali rispondenti allo standard europeo. Tale facoltà è concessa anche retroattivamente per i veicoli che sono stati negli anni reimmatricolati o ritargati, purché in regola con il pagamento degli oneri dovuti. Il rilascio della targa e del libretto di circolazione della prima iscrizione al Pubblico registro automobilistico, nonché il rilascio di una targa del periodo storico di costruzione o di circolazione del veicolo sono soggetti al pagamento di un contributo, il cui importo e i cui criteri e modalità di versamento sono stabiliti con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I proventi derivanti dal contributo di cui al periodo precedente concorrono al raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica.	
Articolo 222 *Immatricolazione e registrazione dei veicoli immatricolati in uno Stato estero nella disponibilità di persona residente in Italia*		
1. L'immatricolazione degli autoveicoli, dei motoveicoli, dei ciclomotori e dei rimorchi immatricolati in uno Stato estero, di proprietà di un soggetto che ha acquisito residenza anagrafica in Italia ai sensi dell'articolo 81, è effettuata secondo le disposizioni dell'articolo 223. 2. Nei casi di cui all'articolo 81, alla registrazione o alle annotazioni nel Registro dei veicoli immatricolati all'estero (REVE), istituito presso il PRA, provvede un soggetto aderente	**Art. 93 bis** 1. Fuori dei casi di cui al comma 3, gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi immatricolati in uno Stato estero di proprietà di persona che abbia acquisito residenza anagrafica in Italia sono ammessi a circolare sul territorio nazionale a condizione che entro tre mesi dall'acquisizione della residenza siano immatricolati secondo le disposizioni degli articoli 93 e 94. 2. A bordo degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi immatricolati in uno Stato estero, condotti sul territorio nazionale da soggetto avente residenza anagrafica in Italia non coincidente con l'intestatario del veicolo stesso, deve essere custodito un documento, sottoscritto con data certa dall'intestatario, dal quale risultino il titolo e la durata	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

allo Sportello Telematico dell’Automobilista (STA).	della disponibilità del veicolo. Quando la disponibilità del veicolo da parte di persona fisica o giuridica residente o avente sede in Italia supera un periodo di trenta giorni, anche non continuativi, nell'anno solare, il titolo e la durata della disponibilità devono essere registrati, a cura dell'utilizzatore, in apposito elenco del sistema informativo del P.R.A. di cui all'articolo 94, comma 4-ter. Ogni successiva variazione della disponibilità del veicolo registrato deve essere annotata entro tre giorni a cura di chiunque cede la disponibilità del veicolo stesso. In caso di trasferimento della residenza o di sede se si tratta di persona giuridica, all'annotazione provvede chi ha la disponibilità del veicolo. In mancanza di idoneo documento a bordo del veicolo ovvero di registrazione nell'elenco di cui all'articolo 94, comma 4-ter, la disponibilità del veicolo si considera in capo al conducente e l'obbligo di registrazione deve essere assolto immediatamente dallo stesso. Ai veicoli immatricolati in uno Stato estero si applicano le medesime disposizioni previste dal presente codice per i veicoli immatricolati in Italia per tutto il tempo in cui risultano registrati nell'elenco dei veicoli di cui all'articolo 94, comma 4-ter. 3. Le disposizioni di cui al comma 2 si applicano altresì ai lavoratori subordinati o autonomi che esercitano un'attività professionale nel territorio di uno Stato limitrofo o confinante e che circolano con veicoli di loro proprietà ivi immatricolati. Tali soggetti hanno obbligo di registrazione entro sessanta giorni dall'acquisizione della proprietà del veicolo. I veicoli registrati ai sensi del comma 2 possono essere condotti anche dai familiari conviventi dei predetti soggetti che hanno residenza in Italia. 4. Le targhe dei veicoli di cui ai commi 1, 2 e 3 devono essere chiaramente leggibili e contenere il contrassegno di immatricolazione composto da cifre arabe e da caratteri latini maiuscoli, secondo le modalità da stabilire nel regolamento.	
Articolo 223		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Nazionalizzazione		
1. La nazionalizzazione è il complesso delle operazioni tecnico-amministrative necessarie per immatricolare con targa civile italiana i veicoli nuovi o usati di importazione parallela o non ufficiale provenienti da Stati esteri. Le procedure relative alle operazioni di cui al primo periodo sono stabilite con provvedimento del Direttore generale per la motorizzazione. 2. Ai veicoli provenienti da uno Stato non appartenente all'Unione europea ovvero allo Spazio Economico Europeo si applica la normativa unionale vigente al momento dell'immatricolazione in Italia. Restano ferme, per i veicoli di interesse storico e collezionistico di cui all'articolo 218, comma 4, le disposizioni adottate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.	**Decreto del Direttore Generale per la Motorizzazione n. 581 del 17 dicembre 2025, recante le nuove istruzioni operative sulle procedure da osservare per l'immatricolazione (nazionalizzazione) di veicoli nuovi e usati oggetto di acquisto da Paesi dell'Unione europea, nonché le correlate misure di semplificazione**	
Articolo 224 *Circolazione dei ciclomotori*		
1. Ai fini della circolazione su strada dei ciclomotori, il competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, ovvero uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, provvede al rilascio di una targa, in conformità alle disposizioni di cui all'articolo 233, e di un certificato di circolazione, contenente i dati di identificazione e costruttivi del veicolo,	**Art 97** 1. I ciclomotori, per circolare, devono essere muniti di: a) un certificato di circolazione, contenente i dati di identificazione e costruttivi del veicolo, nonché' quelli della targa e dell'intestatario, rilasciato dal Dipartimento per i trasporti terrestri, ovvero da uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, con le modalità stabilite con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a seguito di aggiornamento dell'Archivio nazionale dei veicoli di	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

i dati relativi alla targa e i dati anagrafici dell'intestatario. Le modalità di registrazione dei ciclomotori nell'Archivio nazionale dei veicoli (ANV) sono stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	cui agli articoli 225 e 226; b) una targa, che identifica l'intestatario del certificato di circolazione. *(omissis)*	
2. Ciascun ciclomotore è individuato nell'ANV da una scheda elettronica, recante il numero di targa, l'anagrafica del titolare, i dati costruttivi e di identificazione di tutti i veicoli storicamente intestati al titolare della targa, con l'indicazione della data e dell'orario di ciascuna variazione di intestazione. I dati relativi alla proprietà del veicolo sono inseriti nel sistema informatico del Dipartimento per i trasporti e la navigazione esclusivamente a fini notiziali, per l'individuazione del responsabile della circolazione.	3. Ciascun ciclomotore è individuato nell'Archivio nazionale dei veicoli di cui agli articoli 225 e 226, da una scheda elettronica, contenente il numero di targa, il nominativo del suo titolare, i dati costruttivi e di identificazione di tutti i veicoli di cui, nel tempo, il titolare della targa sia risultato intestatario, con l'indicazione della data e dell'ora di ciascuna variazione d'intestazione. I dati relativi alla proprietà del veicolo sono inseriti nel sistema informatico del Dipartimento per i trasporti terrestri a fini di sola notizia, per l'individuazione del responsabile della circolazione.	
3. In caso di trasferimento di residenza delle persone fisiche intestatarie di certificati di circolazione, l'ufficio competente del Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e di trasporti provvede all'aggiornamento dell'ANV. A tal fine, non appena perfezionata la registrazione della variazione anagrafica, i comuni danno notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza per il tramite dell'Anagrafe nazionale della popolazione residente (ANPR). In caso di trasferimento della sede di persone giuridiche intestatarie di certificati di circolazione, l'aggiornamento dell'ANV è effettuato su richiesta delle persone giuridiche intestatarie trasmessa all'Ufficio	3-bis. In caso di trasferimento di residenza delle persone fisiche intestatarie di certificati di circolazione, l'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile procede all'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli (ANV), di cui agli articoli 225 e 226. A tal fine, i comuni danno notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza per il tramite dell'anagrafe nazionale della popolazione residente (ANPR) non appena eseguita la registrazione della variazione anagrafica. In caso di trasferimento della sede delle persone giuridiche intestatarie di certificati di circolazione, l'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli è richiesto dalle medesime persone giuridiche all'ufficio competente del Dipartimento per la mobilità sostenibile o a uno dei soggetti di cui alla	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

competente del Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei tarsporti, ovvero a uno dei soggetti, di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, abilitati al collegamento telematico con il CED del Dipartimento stesso, entro trenta giorni dal trasferimento. 4. Le procedure e la documentazione occorrente per il rilascio del certificato di circolazione e per la produzione delle targhe sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo criteri di economicità e di massima semplificazione.	legge 8 agosto 1991, n. 264, abilitati al collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento stesso entro trenta giorni dal trasferimento. 4. Le procedure e la documentazione occorrente per il rilascio del certificato di circolazione e per la produzione delle targhe sono stabilite con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo criteri di economicità e di massima semplificazione.	
Articolo 225 *Documenti di circolazione dei veicoli agricoli e forestali*		
1. Ai fini della circolazione, il competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione provvede all'immatricolazione dei veicoli agricoli e forestali a favore di una persona fisica, titolare di un'impresa agricola o forestale, di una persona giuridica che effettua lavorazioni agromeccaniche o locazione di veicoli agricoli e forestali, ovvero di enti, consorzi pubblici o commercianti di veicoli agricoli e forestali. I veicoli agricoli entro il limite di massa tecnicamente ammissibile di 6 t e i rimorchi agricoli possono essere immatricolati a favore del soggetto che dichiara di esserne	**Art. 110** 1. Le macchine agricole indicate nell'art. 57, comma 2, lettera a), punto 1 e punto 2, e lettera b), punto 2, esclusi i rimorchi agricoli di massa complessiva non superiore a 1,5 t ed aventi le altre caratteristiche fissate dal regolamento, per circolare su strada sono soggette all'immatricolazione ed al rilascio della carta di circolazione. Quelle invece indicate nello stesso comma 2, lettera a), punto 3, e lettera b), punto 1, con le esclusioni previste all'art. 107, comma 1, ed i rimorchi agricoli di massa complessiva non superiore a 1,5 t ed aventi le altre caratteristiche fissate dal regolamento, per circolare su strada sono soggette al rilascio di un certificato di idoneità tecnica alla circolazione. 2. La carta di circolazione ovvero il certificato di idoneità tecnica alla circolazione sono rilasciati	**La disposizione vigente è stata riformulata al fine di adeguarla alla normativa unionale (Regolamento 167/2013).**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

proprietario. 2. A seguito dell'immatricolazione di cui al comma 1, il competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione provvede al rilascio: a) della carta di circolazione, di cui all'articolo 4, comma 1, lettera d), punto 2), dell'Allegato I.1; b) del certificato di idoneità tecnica alla circolazione, di cui all'articolo 4, comma 1, lettera d), punto 3), dell'Allegato I.1. 3. Le procedure di cui ai commi 1 e 2 possono essere svolte anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, e dei soggetti di cui all'articolo 1-bis, comma 14, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116 attraverso il collegamento telematico con il CED secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. 4. 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	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 dichiari 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. (omissis) **Art. 108** 1. Per essere immesse in circolazione le macchine agricole, con le esclusioni previste dall'art. 107, comma 1, devono essere munite di un certificato di idoneità tecnica alla circolazione ovvero di una carta di circolazione. (*omissis*) **Art. 110** 5-bis. Le operazioni di cui ai commi 2, 2-bis e 3 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

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 veicoli agricoli e forestali, è consentita l'immatricolazione di veicoli agricoli e forestali ai sensi dei commi 1 e 2. La rete di imprese è identificata dal codice fiscale richiesto dalle imprese partecipanti e dal contratto di rete, recante l'indicazione della sede, della denominazione e del programma della rete, redatto e iscritto ai sensi del predetto articolo 3 del decreto-legge n. 5 del 2009 previa individuazione di un'impresa della rete incaricata di svolgere le funzioni amministrative spettanti per legge al proprietario del veicolo. 5. Il certificato di idoneità tecnica alla circolazione ovvero la carta di circolazione dei veicoli agricoli e forestali di tipo omologato sono rilasciati senza ulteriori accertamenti sulla base della dichiarazione di conformità rilasciata dalla fabbrica costruttrice del veicolo o del certificato di approvazione tecnica. 6. Per i veicoli agricoli e forestali non prodotti in serie, compresi i prototipi, la documentazione di origine è costituita dal certificato di origine dell'esemplare rilasciato dalla fabbrica costruttrice o dal costruttore. In caso di accertamenti richiesti per i veicoli agricoli e forestali costruiti con parti staccate, è inoltre esibita la documentazione relativa alla	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. **Art. 108** 2. Il certificato di idoneità tecnica alla circolazione, la carta di circolazione ovvero il certificato di approvazione sono rilasciati a seguito dell'esito favorevole dell'accertamento di cui all'art. 107, comma 1, sulla base di documentazione idonea a stabilire l'origine della macchina agricola. Nel regolamento sono stabiliti il contenuto e le caratteristiche del certificato di idoneità tecnica e della carta di circolazione.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

provenienza delle parti impiegate. 7. Per i veicoli agricoli e forestali di tipo omologato, prodotti in serie, il costruttore o il suo legale rappresentante rilascia all'acquirente una formale dichiarazione, redatta sul modello approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attestante che il veicolo agricolo e forestale, in tutte le sue parti, è conforme al tipo omologato. Di tale dichiarazione il costruttore assume la piena responsabilità a tutti gli effetti di legge. La dichiarazione di conformità, quando ne è ammesso il rilascio, assume il valore di certificato di origine.	3. Per le macchine agricole non prodotte in serie, compresi i prototipi, la documentazione di origine è costituita dal certificato di origine dell'esemplare rilasciato dalla fabbrica costruttrice o da chi ha proceduto alla costruzione del medesimo. Qualora gli accertamenti siano richiesti per macchine agricole costruite con parti staccate, deve essere inoltre esibita la documentazione relativa alla provenienza delle parti impiegate. 4. Per le macchine agricole di tipo omologato prodotte in serie il costruttore o il suo legale rappresentante rilascia all'acquirente una formale dichiarazione, redatta su modello approvato dal Ministero dei trasporti, attestante che la macchina agricola, in tutte le sue parti, è conforme al tipo omologato. Di tale dichiarazione il costruttore assume la piena responsabilità a tutti gli effetti di legge. La dichiarazione di conformità, quando ne sia ammesso il rilascio, ha anche valore di certificato di origine. *(omissis)*	
Articolo 226 *Documenti di circolazione delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali*		
1. Ai fini della circolazione delle macchine operatrici, il competente ufficio periferico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede all'immatricolazione a favore del soggetto che dichiara di esserne il proprietario e rilascia la carta di circolazione. 2. Le procedure di cui al presente articolo possono essere svolte anche	**Art. 114** 1. Le macchine operatrici per circolare su strada devono rispettare per le sagome e masse le norme stabilite negli articoli 61 e 62 e per le norme costruttive ed i dispositivi di equipaggiamento quelle stabilite dall'art. 106. 2. Le macchine operatrici per circolare su strada sono soggette ad immatricolazione presso gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, che rilasciano la carta di circolazione a colui che	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, nonché dei soggetti di cui all'articolo 1-bis, comma 14, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116, attraverso il collegamento telematico con il CED del competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo le modalità stabilite con decreto del medesimo Ministero. 3. Le disposizioni di cui al comma 1 non si applicano ai carrelli che circolano su strada per brevi e saltuari spostamenti a vuoto o a carico. Le procedure e modalità di immissione in circolazione dei carrelli di cui al primo periodo sono definite nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. 4. L'ufficio responsabile dell'immatricolazione di macchine operatrici semoventi e di macchine operatrici trainate rilascia una targa contenente i dati di immatricolazione. 5. Ai fini del presente articolo, le macchine mobili non stradali sono equiparate alle macchine operatrici.	dichiari di essere il proprietario del veicolo. 2-bis. Le prescrizioni di cui al comma 2 non si applicano ai carrelli di cui all'articolo 58, comma 2, lettera c), qualora circolino su strada per brevi e saltuari spostamenti a vuoto o a carico. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono stabilite le relative prescrizioni tecniche per l'immissione in circolazione. 3. Le macchine operatrici per circolare su strada sono soggette altresì alla disciplina prevista dagli articoli 99, 107, 108, 109, 111 e 112. Le macchine operatrici che per necessità funzionali hanno sagome e massa eccedenti quelle previste dagli articoli 61 e 62 sono considerate macchine operatrici eccezionali; ad esse si applicano le norme previste dall'art. 104, comma 8, salvo che l'autorizzazione per circolare ivi prevista è valida per un anno e rinnovabile. 4. Le macchine operatrici semoventi per circolare su strada devono essere munite di una targa contenente i dati di immatricolazione; le macchine operatrici trainate devono essere munite di una speciale targa di immatricolazione. 5. La modalità per gli adempimenti di cui ai commi 2 e 3, nonché per quelli riguardanti le modificazioni nella titolarità del veicolo ed il contenuto e le caratteristiche della carta di circolazione sono stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. 6. Le modalità per l'immatricolazione, gestite esclusivamente in via telematica, e la targatura sono stabilite dal regolamento. 6-bis. Le operazioni di cui al comma 2 sono svolte dall'Ufficio della motorizzazione civile anche per il tramite dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, attraverso il collegamento telematico con il centro elaborazione dati del Dipartimento per la mobilità sostenibile secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. *(omissis)*	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Articolo 227 *Ricevuta sostitutiva dei documenti di circolazione*	.	
1. Quando i documenti di circolazione, la patente di guida, il certificato di abilitazione professionale, o l'autorizzazione per l'esercitazione alla guida, nonché qualsiasi altro documento di circolazione, sono consegnati agli uffici che ne hanno curato il rilascio per esigenze inerenti allo svolgimento delle rispettive attribuzioni, i predetti uffici, previo accertamento degli adempimenti previsti a normativa vigente, forniscono al titolare un estratto del documento, che sostituisce a tutti gli effetti l'originale per la durata massima di sessanta giorni. 2. La ricevuta rilasciata dalle imprese di consulenza ai sensi dell'articolo 7, comma 1, della legge 8 agosto 1991, n. 264, sostituisce il documento originale, ovvero l'estratto di cui al comma 1, per la durata massima di trenta giorni. Ai fini di cui al primo periodo, la data di rilascio della ricevuta è riportata nella corrispondente pagina del registro giornale tenuto dalle imprese di consulenza. Entro il termine di trenta giorni di cui al primo periodo, le predette imprese di consulenza trasmettono all'interessato l'estratto di cui al comma 1 ovvero il documento conseguente all'operazione cui si riferisce la ricevuta. La ricevuta	**Art. 92** 1. Quando per ragione d'ufficio i documenti di circolazione, la patente di guida e il certificato di abilitazione professionale, ovvero uno degli altri documenti previsti dall'art. 180, vengono consegnati agli uffici che ne hanno curato il rilascio per esigenze inerenti alle loro rispettive attribuzioni, questi ultimi provvedono a fornire, previo accertamento degli adempimenti prescritti, un estratto del documento che sostituisce a tutti gli effetti l'originale per la durata massima di sessanta giorni. 2. La ricevuta rilasciata dalle imprese di consulenza ai sensi dell'articolo 7, comma 1, della legge 8 agosto 1991, n. 264, e successive modificazioni, sostituisce il documento ad esse consegnato ovvero l'estratto di cui al comma 1 del presente articolo per trenta giorni dalla data di rilascio, che deve essere riportata lo stesso giorno nel registro giornale tenuto dalle predette imprese. Queste devono porre a disposizione dell'interessato, entro i predetti trenta giorni, l'estratto di cui al comma 1 del presente articolo ovvero il documento conseguente all'operazione cui si riferisce la ricevuta. Tale ricevuta non è rinnovabile nè reiterabile ed è valida per la circolazione nella misura in cui ne sussistano le condizioni. *(omissis)*	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

sostitutiva non è rinnovabile o reiterabile ed è valida per la circolazione nella misura in cui ne sussistono le condizioni.		
Articolo 228 *Documenti di circolazione di autoveicoli e motoveicoli appartenenti a cittadini italiani residenti all'estero o a stranieri*		
1. In relazione agli autoveicoli, ai motoveicoli e ai rimorchi nella disponibilità di cittadini italiani residenti all'estero o a stranieri presenti per un arco temporale limitato sul territorio, importati temporaneamente o nuovi di fabbrica e acquistati per l'esportazione, l'ufficio competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rilascia, su richiesta degli interessati, previo espletamento delle formalità doganali, laddove previste, una carta di circolazione della durata massima di un anno, salvo eventuale proroga, e di una speciale targa di riconoscimento conforme ai requisiti fissati dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.	**Art. 132** 1. Fuori dei casi di cui all'articolo 93-bis, gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi immatricolati in uno Stato estero e per i quali si sia già adempiuto alle formalità doganali o a quelle di cui all'articolo 53, comma 2, del decreto-legge 30 agosto 1993, n. 331, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 ottobre 1993, n. 427, se prescritte, sono ammessi a circolare in Italia per la durata massima di un anno, in base al certificato di immatricolazione dello Stato di origine, in conformità alle Convenzioni internazionali ratificate dall'Italia.	
Articolo 229 *Certificati internazionali per autoveicoli, motoveicoli, rimorchi e semirimorchi*		
1. Il competente Ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa esibizione dei documenti di	**Art. 137** 1. I certificati internazionali per autoveicoli, motoveicoli e rimorchi necessari per circolare negli	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

circolazione nazionali, rilascia i certificati internazionali richiesti dalle convenzioni internazionali in vigore per l'Italia, necessari per la circolazione nei Paesi terzi di autoveicoli, di motoveicoli e di rimorchi.	stati nei quali, ai sensi delle convenzioni internazionali, tali documenti siano richiesti, sono rilasciati dagli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, previa esibizione dei documenti di circolazione nazionali. *(omissis)*	
Articolo 230 *Della disciplina della targa*		
1. I veicoli, ai fini della loro circolazione, sono soggetti a targatura secondo quanto previsto dal presente codice e dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. I carrelli appendice, nonché gli altri dispositivi montati sul retro dei veicoli, che pregiudicano la piena visibilità della targa della motrice, sono dotati di una targa ripetitrice contenente i dati di immatricolazione di tale motrice, secondo quanto previsto dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. I ciclomotori sono dotati di contrassegni identificativi, le cui caratteristiche costruttive e modalità di installazione sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.. 2. La produzione e la distribuzione delle targhe dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e semirimorchi sono riservate allo Stato, che, a tal fine, si avvale in via esclusiva dell'Istituto Poligrafico dello Stato. 3. I criteri per la formazione dei dati riportati nelle targhe e delle relative caratteristiche costruttive, dimensionali, fotometriche, cromatiche e di leggibilità, nonché i requisiti di idoneità per l'accettazione sono	**Art. 100** 1. Gli autoveicoli devono essere muniti, anteriormente e posteriormente, di una targa contenente i dati di immatricolazione. 2. I motoveicoli devono essere muniti posteriormente di una targa contenente i dati di immatricolazione. 3. I rimorchi devono essere muniti di una targa posteriore contenente i dati di immatricolazione. 4. I rimorchi e i carrelli appendice, quando sono agganciati ad una motrice, devono essere muniti posteriormente di una targa ripetitrice dei dati di immatricolazione della motrice stessa. (*omissis*) **Art. 101** 1. La produzione e la distribuzione delle targhe dei veicoli a motore o da essi rimorchiati sono riservate allo Stato. (*omissis*) **Art. 100** 5. Le targhe indicate ai commi 1, 2, 3 e 4 devono avere caratteristiche rifrangenti. 7. Nel regolamento sono stabiliti i criteri di definizione delle targhe di immatricolazione, ripetitrici, di prova e di riconoscimento. 8. Ferma restando la sequenza alfanumerica fissata dal	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

conformi alla normativa unionale. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può, in caso di particolari esigenze e per determinate categorie di veicoli, stabilire una successione e un impiego di caratteri alfanumerici diversi da quelli indicati dal primo periodo. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può, altresì, rilasciare, su istanza dell'interessato, targhe con una successione e un impiego di caratteri alfanumerici personalizzati, secondo le modalità e nel rispetto dei requisiti definiti nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. Nelle ipotesi di cui al terzo periodo, la sigla alfa-numerica prescelta non può coincidere con una sigla già presente nel sistema meccanografico del CED e riferita ad un altro veicolo ancora circolante. 4. La collocazione e le modalità di installazione delle targhe sono definiti nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. 5. Nell'Allegato VI.2 è stabilito il corrispettivo di vendita delle targhe e dei contrassegni di cui al presente articolo, comprensivo del costo di produzione e di una quota di maggiorazione da destinare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Nell'Allegato VI.2. è altresì stabilito l'ulteriore corrispettivo, da destinare al Ministero delle infrastrutture e trasporti, per gli oneri di personalizzazione della targa nelle ipotesi di cui al comma 3, terzo periodo.	regolamento, l'intestatario della carta di circolazione può chiedere, per le targhe di cui ai commi 1 e 2, ai costi fissati con il decreto di cui all' articolo 101, comma 1, e con le modalità stabilite dal Dipartimento per i trasporti terrestri, una specifica combinazione alfanumerica. Il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri, dopo avere verificato che la combinazione richiesta non sia stata già utilizzata, immatricola il veicolo e rilascia la carta di circolazione. Alla consegna delle targhe provvede direttamente l'Istituto Poligrafico dello Stato nel termine di trenta giorni dal rilascio della carta di circolazione. Durante tale periodo è consentita la circolazione ai sensi dell'articolo 102, comma 3. 9. Il regolamento stabilisce per le targhe di cui al presente articolo: a) i criteri per la formazione dei dati di immatricolazione; b) la collocazione e le modalità di installazione; c) le caratteristiche costruttive, dimensionali, fotometriche, cromatiche e di leggibilità, nonché i requisiti di idoneità per l'accettazione. (*omissis*) **Art. 101** 1.(omissis) Il Ministro dei trasporti con proprio decreto, sentiti il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro delle finanze, stabilisce il prezzo di vendita delle targhe comprensivo del costo di produzione e di una quota di maggiorazione da destinare esclusivamente alle attività previste dall'art. 208, comma 2. Il Ministro dei trasporti con proprio decreto, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti,	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

6. Le targhe sono consegnate agli aventi diritto dal competente Ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti all'atto dell'immatricolazione dei veicoli. 7. La targa contenente i dati di immatricolazione degli autoveicoli è collocata anteriormente e posteriormente, mentre quella dei motoveicoli, dei rimorchi e dei semirimorchi è collocata solo posteriormente. 8. In caso di nuova immatricolazione di veicoli di interesse storico e collezionistico, di cui all'articolo 218, comma 4, già precedentemente iscritti al PRA e radiati d'ufficio o su richiesta di un precedente proprietario, anche per demolizione, il richiedente ha facoltà di ottenere la targa della prima iscrizione al PRA, ovvero, ove non disponibile, di ottenere una targa del periodo storico di costruzione del veicolo. In entrambi i casi di cui al primo periodo, la targa è conforme alla grafica originale. Indipendentemente dalla difformità di grafica e di formato di tali targhe rispetto alle targhe attuali rispondenti allo standard unionale, la sigla alfa-numerica prescelta non può coincidere con una sigla già presente nel sistema meccanografico del CED e riferita ad un altro veicolo ancora circolante. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano anche ai veicoli che sono stati reimmatricolati, purché in regola con il pagamento degli oneri dovuti,	assegna annualmente i proventi derivanti dalla quota di maggiorazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella misura del 20 per cento e al Dipartimento per i trasporti terrestri nella misura dell'80 per cento. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad adottare, con propri decreti, le necessarie variazioni di bilancio. 2. Le targhe sono consegnate agli intestatari dall'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri all'atto dell'immatricolazione dei veicoli. 3. Le targhe del veicolo e il relativo documento di circolazione devono essere restituiti all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terresti in caso che l'interessato non ottenga l'iscrizione al P.R.A. entro tre giorni dal rilascio del documento stesso. **Art. 93,** *4. (omissis)*In caso di nuova immatricolazione di veicoli che sono già stati precedentemente iscritti al Pubblico registro automobilistico e cancellati d'ufficio o su richiesta di un precedente proprietario, ad esclusione dei veicoli che risultano demoliti ai sensi della normativa vigente in materia di contributi statali alla rottamazione, il richiedente ha facoltà di ottenere le targhe e il libretto di circolazione della prima iscrizione al Pubblico registro automobilistico, ovvero di ottenere una targa del periodo storico di costruzione o di circolazione del veicolo, in entrambi i casi conformi alla grafica originale, purché la sigla alfa-numerica prescelta non sia già presente nel sistema meccanografico del Centro elaborazione dati della Motorizzazione civile e riferita a un altro veicolo ancora circolante, indipendentemente dalla difformità di grafica e di formato di tali documenti rispetto a quelli attuali rispondenti allo standard europeo. Tale facoltà è concessa anche retroattivamente per i veicoli che sono stati negli anni reimmatricolati o ritargati, purché in regola con il pagamento degli oneri dovuti. Il	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

nonché ai veicoli di nuova immatricolazione non precedentemente iscritti al PRA. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono disciplinate le modalità di rilascio delle targhe di cui al presente comma. Al fine di sopperire all'eventuale carenza di disponibilità di una targa con sigla alfa-numerica riferita all'anno di costruzione del veicolo, il richiedente ha facoltà di ottenere una targa formata con uno o più caratteri alfa-numerici specifici, al fine di renderla unica, secondo le disposizioni stabilite con il decreto di cui al quarto periodo. Il rilascio di una targa ai sensi del presente comma è soggetto al pagamento di un contributo, il cui importo e i cui criteri e modalità di versamento sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.	rilascio della targa e del libretto di circolazione della prima iscrizione al Pubblico registro automobilistico, nonché il rilascio di una targa del periodo storico di costruzione o di circolazione del veicolo sono soggetti al pagamento di un contributo, il cui importo e i cui criteri e modalità di versamento sono stabiliti con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I proventi derivanti dal contributo di cui al periodo precedente concorrono al raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica.	
Articolo 231 *Disposizioni speciali per le targhe dei veicoli agricoli e forestali, delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali*		
1. La targa dell'ultimo elemento del convoglio di veicoli agricoli e forestali riproduce il contenuto della targa di immatricolazione della macchina agricola traente, quando la visibilità della targa d'immatricolazione di quest'ultima risulta occultata. 2. I rimorchi agricoli di massa complessiva non superiore a 1,5 t non sono dotati della targa contenente i	**Art. 113** 1. Le macchine agricole semoventi di cui all'art. 57, comma 2, lettera a), punti 1 e 2, per circolare su strada devono essere munite posteriormente di una targa [di riconoscimento] contenente i dati di immatricolazione. 2. L'ultimo elemento del convoglio di macchine agricole deve essere individuato con la targa ripetitrice della macchina agricola traente, quando sia occultata la visibilità della targa d'immatricolazione di quest'ultima.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

dati di immatricolazione. 3. Il modello e le caratteristiche tecniche delle targhe dei veicoli agricoli e forestali, comprese quelle ripetitrici, dei rimorchi agricoli, esclusi quelli di massa complessiva non superiore a 1,5 t, delle macchine operatrici semoventi, delle macchine mobili non stradali e delle macchine operatrici trainate sono indicati nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.	3. I rimorchi agricoli, esclusi quelli di massa complessiva non superiore a 1,5 t, devono essere muniti di una speciale targa contenente i dati di immatricolazione del rimorchio stesso. 4. La targatura è disciplinata dalle disposizioni degli articoli 99, 100 e 102, in quanto applicabili. Per la produzione, distribuzione e restituzione delle targhe si applica l'art. 101. *(omissis)*	
Articolo 232 *Targhe dei veicoli a trazione animale e delle slitte*		
1. In conformità a quanto previsto dall'articolo 230, comma 1, la targa dei veicoli a trazione animale e delle slitte contiene le indicazioni del proprietario, del comune di residenza, della categoria di appartenenza, del numero di matricola e, per i veicoli destinati al trasporto di merci, della massa complessiva a pieno carico, nonché della larghezza dei cerchioni. 2. La targa è rinnovata solo quando occorre modificare una o più delle indicazioni prescritte o quando le indicazioni stesse non risultano più chiaramente leggibili. 3. La fornitura delle targhe di cui al presente articolo è riservata ai comuni, che le consegnano agli interessati, complete delle indicazioni di cui al comma 1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è stabilito l'importo da corrispondere al comune ai fini della predetta fornitura. 4. I veicoli a trazione animale e le slitte	**Art. 67** 1. I veicoli a trazione animale e le slitte devono essere muniti di una targa contenente le indicazioni del proprietario, del comune di residenza, della categoria di appartenenza, del numero di matricola e, per quelli destinati al trasporto di cose, della massa complessiva a pieno carico, nonché della larghezza dei cerchioni. 2. La targa deve essere rinnovata solo quando occorre modificare alcuna delle indicazioni prescritte o quando le indicazioni stesse non siano più chiaramente leggibili. 3. La fornitura delle targhe è riservata ai comuni, che le consegnano agli interessati complete delle indicazioni stabilite dal comma 1. Il modello delle targhe è indicato nel regolamento. Il prezzo che l'interessato corrisponderà al comune è stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

sono immatricolati in apposito registro del comune di residenza del proprietario.	4. I veicoli a trazione animale e le slitte sono immatricolati in apposito registro del comune di residenza del proprietario. *(omissis)*	
Articolo 233 *Targhe dei ciclomotori*		
1. In conformità a quanto previsto dall'articolo 224, comma 1, la targa del ciclomotore identifica l'intestatario del certificato di circolazione. 2. La targa è personale ed è abbinata a un solo veicolo e il titolare la trattiene in caso di vendita. La produzione e la distribuzione delle targhe dei ciclomotori sono riservate allo Stato. 3. Non può essere prodotta ed utilizzata una targa recante un codice alfanumerico già assegnato ad altra targa. 4. La targa è strettamente legata al titolare, che la applica solo al veicolo identificato nel certificato di circolazione, anche digitale, di cui risulta intestatario. Il soggetto intestatario di più veicoli consegue un corrispondente numero di certificati di circolazione e di targhe. 5. Il titolare trattiene la targa in caso di vendita del ciclomotore e, quando non intende riutilizzarla, provvede alla sua distruzione e ne dà comunicazione al competente Ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ovvero ad uno dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, ai fini dell'aggiornamento dell'ANV.	**Art. 97** 1. I ciclomotori, per circolare, devono essere muniti di: (*omissis*) b) una targa, che identifica l'intestatario del certificato di circolazione. 2. La targa è personale e abbinata a un solo veicolo. Il titolare la trattiene in caso di vendita. La fabbricazione e la vendita delle targhe sono riservate allo Stato, che può affidarle con le modalità previste dal regolamento ai soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264. 3. Ciascun ciclomotore è individuato nell'Archivio nazionale dei veicoli di cui agli articoli 225 e 226, da una scheda elettronica, contenente il numero di targa, il nominativo del suo titolare, i dati costruttivi e di identificazione di tutti i veicoli di cui, nel tempo, il titolare della targa sia risultato intestatario, con l' indicazione della data e dell'ora di ciascuna variazione d'intestazione. I dati relativi alla proprietà del veicolo sono inseriti nel sistema informatico del Dipartimento per i trasporti terrestri a fini di sola notizia, per l'individuazione del responsabile della circolazione.	
Articolo 234		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Sigla distintiva dello Stato di immatricolazione		
1. La circolazione in Italia di autoveicoli, di motoveicoli e di rimorchi immatricolati in uno Stato estero è subordinata all'apposizione, nella parte posteriore del veicolo, della sigla distintiva dello Stato di origine, conformemente alle disposizioni delle convenzioni internazionali. 2. Sugli autoveicoli, sui motoveicoli e sui rimorchi nazionali e stranieri che circolano in Italia è vietata l'apposizione di una sigla diversa da quella dello Stato di immatricolazione del veicolo.	**Art. 133** 1. Gli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi immatricolati in uno Stato estero, quando circolano in Italia, devono essere muniti posteriormente della sigla distintiva dello Stato di origine. 2. La sigla deve essere conforme alle disposizioni delle convenzioni internazionali. 3. Sugli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi sia nazionali che stranieri che circolano in Italia è vietato l'uso di sigla diversa da quella dello Stato di immatricolazione del veicolo.	
CAPO VII **DELLA REVISIONE DEI VEICOLI**		
Articolo 235 *Della revisione dei veicoli in generale*		
1. Al fine di accertare la sussistenza delle condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità, nonché il rispetto dei limiti sulla produzione di emanazioni inquinanti, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato in conformità alla normativa unionale vigente, sono stabilite le categorie di veicoli da sottoporre a revisione periodica, le modalità, i criteri e i tempi di tale accertamento tecnico, nonché le caratteristiche tecniche delle attrezzature necessarie. Con il medesimo decreto sono, altresì, individuati i dispositivi e i sistemi di tali veicoli su cui deve essere effettuato il controllo tecnico. 2. La revisione periodica dei veicoli agricoli e forestali delle categorie	**Art. 80** 1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti stabilisce, con propri decreti, i criteri, i tempi e le modalità per l'effettuazione della revisione generale o parziale delle categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi, al fine di accertare che sussistano in essi le condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità e che i veicoli stessi non producano emanazioni inquinanti superiori ai limiti prescritti; le revisioni, salvo quanto stabilito nei commi 8 e seguenti, sono effettuate a cura degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri . Nel regolamento sono stabiliti gli elementi su cui deve essere effettuato il controllo tecnico dei dispositivi che costituiscono l'equipaggiamento dei veicoli e che hanno rilevanza ai fini della sicurezza stessa. 2. Le prescrizioni contenute nei decreti emanati in applicazione del comma 1 sono mantenute in armonia con quelle contenute nelle direttive della Comunità europea relative al controllo tecnico dei veicoli a	**La disposizione vigente è stata riformulata al fine di adeguarla alla normativa unionale (Direttiva 2014/45/UE)**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

internazionali T1a-T2a-T3a-T4a, nonché delle macchine operatrici, è disciplinata con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'agricoltura, della sovranità alimentare e delle foreste. 3. Le caratteristiche tecniche dei locali dedicati allo svolgimento delle revisioni sono stabilite, in relazione alla categoria dei veicoli, dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. 4. La revisione periodica è effettuata a cura dei competenti Uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ovvero dai centri di controllo privati autorizzati. 5. I centri di controllo privati autorizzati sono imprese di autoriparazione, iscritte nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione, di cui alla legge 5 febbraio 1992, n. 122, che svolgono le attività nel campo della meccatronica, carrozzeria e gommista, ovvero imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitano altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione nei medesimi campi. Possono essere autorizzati come centri di controllo privati i consorzi e le società consortili, anche in forma di cooperativa, appositamente costituiti tra imprese iscritte in almeno una delle tre sezioni della meccatronica, carrozzeria o gommista del registro di cui al primo periodo, che rispettano cumulativamente il requisito	motore. 3. Per le autovetture, per gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t e per gli autoveicoli per trasporto promiscuo la revisione deve essere disposta entro quattro anni dalla data di prima immatricolazione e successivamente ogni due anni, nel rispetto delle specifiche decorrenze previste dalle direttive comunitarie vigenti in materia. 4. Per i veicoli destinati al trasporto di persone con numero di posti superiore a nove compreso quello del conducente, per gli autoveicoli destinati ai trasporti di cose o ad uso speciale di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i rimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i taxi, per le autoambulanze, per i veicoli adibiti a noleggio con conducente e per i veicoli atipici la revisione deve essere disposta annualmente, salvo che siano stati già sottoposti nell'anno in corso a visita e prova ai sensi dei commi 5 e 6. 5. Gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, anche su segnalazione degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, qualora sorgano dubbi sulla persistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità ed inquinamento prescritti, possono ordinare in qualsiasi momento la revisione di singoli veicoli. 6. I decreti contenenti la disciplina relativa alla revisione limitata al controllo dell'inquinamento acustico ed atmosferico sono emanati sentito il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio. 7. In caso di incidente stradale nel quale i veicoli a motore o rimorchi abbiano subito gravi danni in conseguenza dei quali possono sorgere dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione, gli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, commi 1 e 2, intervenuti per i rilievi, sono tenuti a darne notizia al competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri per la adozione del provvedimento di revisione singola. 8. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti , al	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

dell'iscrizione in tutte e tre le sezioni. 6. Per i veicoli delle categorie individuate dai decreti di cui ai commi 1 e 2, ad eccezione dei veicoli adibiti al trasporto di persone con oltre sedici posti escluso il conducente, i centri di controllo privati autorizzati esercitano le attività di revisione nel rispetto delle modalità, dei criteri, dei requisiti del personale, del titolare o dei soci amministratori stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 7. I centri di controllo privati autorizzati sono sottoposti a attività ispettiva iniziale e periodica da parte dei competenti Uffici del Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per i trasporti e la navigazione, nell'esercizio di funzioni di vigilanza. L'attività ispettiva si svolge anche mediante controlli a campione sui veicoli sottoposti a revisione presso i predetti Uffici. La vigilanza amministrativa è di competenza delle province. Se le risultanze dell'attività ispettiva di cui al primo periodo accertano che l'impresa non è più in possesso delle necessarie attrezzature, oppure che le revisioni sono state effettuate in difformità alle prescrizioni vigenti, si applicano le sanzioni di cui al Titolo II. 8. Gli Uffici competenti del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti hanno facoltà di adottare provvedimenti per la revisione straordinaria quando emergono dubbi relativi alla	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 sedici 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, esercitino 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 L. 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. 9. Le imprese di cui al comma 8 devono essere in possesso di requisiti tecnico-professionali, di attrezzature e di locali idonei al corretto esercizio delle attività di verifica e controllo per le revisioni, precisati nel regolamento; il titolare della ditta o, in sua vece, il responsabile tecnico devono essere in possesso dei requisiti personali e professionali precisati nel regolamento. Tali requisiti devono sussistere durante tutto il periodo della concessione. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce con proprio decreto le modalità tecniche e amministrative per le revisioni effettuate dalle imprese di cui al comma 8.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

sussistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità e inquinamento prescritti. 9. Sono di competenza degli Uffici del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la revisione periodica dei veicoli adibiti al trasporto di persone con oltre sedici posti, escluso il conducente, e la revisione straordinaria adottata per tutti i veicoli soggetti a revisione periodica. 10. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le disposizioni per la revisione dei veicoli muniti di targa CD, CC, PTA e EE. 11. I veicoli iscritti nell'elenco telematico relativo alle campagne di richiamo di cui all'articolo 191 non possono essere sottoposti alle operazioni di revisione e alle altre operazioni di motorizzazione relative a detti veicoli, fatta eccezione per la rottamazione quale veicolo fuori uso, per tutto il tempo di permanenza nel medesimo elenco. 12. All'esito della revisione, i competenti Uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e i centri di controllo privati autorizzati di cui al comma 3 sono tenuti a rilasciare apposita certificazione. 13. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono determinate le tariffe per le operazioni di revisione svolte dagli uffici del competente Dipartimento del Ministero delle	10. Il Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti effettua periodici controlli sulle officine delle imprese di cui al comma 8 e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime. I predetti controlli sono effettuati da personale del medesimo Dipartimento, abilitato all'esecuzione delle operazioni di revisione sui veicoli ai sensi dell'articolo 81 del presente codice e remunerato ai sensi dell'articolo 19, comma 1-quinquies, della legge 1° dicembre 1986, n. 870. A tal fine, con il decreto di cui al comma 12 del presente articolo sono altresì determinati gli importi, a carico delle officine, che affluiscono all'apposito capitolo di pertinenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La mancata corresponsione di tali importi comporta l'applicazione delle sanzioni di cui al comma 15. 11. Nel caso in cui, nel corso dei controlli, si accerti che l'impresa non sia più in possesso delle necessarie attrezzature, oppure che le revisioni siano state effettuate in difformità dalle prescrizioni vigenti, le concessioni relative ai compiti di revisione sono revocate. 12. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, stabilisce le tariffe per le operazioni di revisione svolte dal Dipartimento per i trasporti terrestri e dalle imprese di cui al comma 8, nonché quelle inerenti ai controlli periodici sulle officine ed ai controlli a campione effettuati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, ai sensi del comma 10. 13. Le imprese di cui al comma 8, entro i termini e con le modalità che saranno stabilite con disposizioni del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, trasmettono all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri la carta di circolazione, la certificazione della revisione effettuata con indicazione delle operazioni di controllo eseguite e degli interventi	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

infrastrutture e dei trasporti e dai centri di controllo privati autorizzati. 14. Con proprio decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, stabilisce le tariffe inerenti le attività ispettive sui centri di controllo privati autorizzati. 15. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabilite le modalità di riqualificazione delle bombole approvate in conformità al regolamento n. 110 della UNECE e sono individuati i soggetti preposti alla riqualificazione delle medesime, al fine di semplificarne l'esecuzione.	prescritti effettuati, nonché l'attestazione del pagamento della tariffa da parte dell'utente, al fine della relativa annotazione sulla carta di circolazione cui si dovrà procedere entro e non oltre sessanta giorni dal ricevimento della carta stessa. Effettuato tale adempimento, la carta di circolazione sarà a disposizione presso gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri per il ritiro da parte delle officine, che provvederanno a restituirla all'utente. Fino alla avvenuta annotazione sulla carta di circolazione la certificazione dell'impresa che ha effettuato la revisione sostituisce a tutti gli effetti la carta di circolazione. (*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.	
Articolo 236 *Della revisione dei veicoli da competizione*		
1. I veicoli che partecipano alle competizioni motoristiche sportive autorizzate, di cui all'articolo 272, nonché alle relative prove, se a bordo è presente apposita certificazione rilasciata dalle competenti Federazioni sportive, non sono soggetti alle disposizioni di cui all'articolo 235. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono individuate le limitazioni e le modalità di circolazione dei veicoli di cui al primo periodo all'interno dell'area	**Nuova introduzione**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

autorizzata per la competizione e dell'area individuata per le verifiche tecniche, nonché nel tragitto di collegamento tra tali aree. Con il medesimo decreto sono altresì definiti i contenuti della certificazione di cui al primo periodo. 2. Le disposizioni di cui al comma 1 non si applicano alle manifestazioni di regolarità, di cui all'articolo 272, comma 1, terzo periodo.		
CAPO VIII **DELLE FORMALITA' NECESSARIE PER IL TRASFERIMENTO DI PROPRIETA' ED INTESTAZIONE TEMPORANEA**		
Articolo 237 *Trasferimento di proprietà degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi*	**Art. 94**	
1. In caso di trasferimento di proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi, o nel caso di costituzione dell'usufrutto o di locazione con facoltà di acquisto, il competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione, su richiesta avanzata dall'acquirente entro sessanta giorni dalla data in cui la sottoscrizione dell'atto è stata autenticata o giudizialmente accertata, provvede al rilascio di un nuovo documento di circolazione nel quale sono annotati i mutamenti di proprietà e di stato giuridico del veicolo, secondo le disposizioni di cui all'articolo 220.	1. In caso di trasferimento della proprietà degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi o nel caso di costituzione dell'usufrutto o di stipulazione di locazione con facoltà di acquisto, l'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e del personale, su richiesta avanzata dall'acquirente entro sessanta giorni dalla data in cui la sottoscrizione dell'atto è stata autenticata o giudizialmente accertata, provvede al rilascio di una nuova carta di circolazione nella quale sono annotati gli intervenuti mutamenti della proprietà e dello stato giuridico del veicolo.	
2. Il competente ufficio del PRA provvede alla relativa trascrizione ovvero, in caso di accertate irregolarità, procede alla ricusazione della formalità entro tre giorni dalla data di ricezione delle informazioni e della documentazione, trasmesse, in	Il competente ufficio del P.R.A. provvede alla relativa trascrizione ovvero, in caso di accertate irregolarità, procede alla ricusazione della formalità entro tre giorni dal ricevimento delle informazioni e delle documentazioni trasmesse, in via telematica, dall'ufficio del Dipartimento per i trasporti, la	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

via telematica, dall'ufficio competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	navigazione, gli affari generali e del personale. *(omissis)*	
Articolo 238 *Intestazione temporanea*		
1. Il competente Ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti annota sul documento di circolazione e registra nell'archivio nazionale dei veicoli gli atti, ancorché diversi da quelli di cui al comma 1 dell'articolo 235, da cui deriva una variazione dell'intestatario del documento di circolazione, ovvero che comportano la disponibilità del veicolo per un periodo superiore a trenta giorni, in maniera esclusiva e continuativa, in favore di un soggetto diverso dall'intestatario stesso e che sono dichiarati dall'avente causa ai sensi dell'articolo 78, comma 6.	**Art. 94** 4-bis. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 93, comma 2, gli atti, ancorché diversi da quelli di cui al comma 1 del presente articolo, da cui derivi una variazione dell'intestatario della carta di circolazione ovvero che comportino la disponibilità del veicolo, per un periodo superiore a trenta giorni, in favore di un soggetto diverso dall'intestatario stesso, nei casi previsti dal regolamento sono dichiarati dall'avente causa, entro trenta giorni, al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici al fine dell'annotazione sulla carta di circolazione, nonché della registrazione nell'archivio di cui agli articoli 225, comma 1, lettera b), e 226, comma 5. In caso di omissione si applica la sanzione prevista dal comma 3.	
Articolo 239 *Registro dei veicoli immatricolati all'estero (REVE)*		
1. Nel sistema informativo del PRA è istituito il Registro dei veicoli immatricolati all'estero (REVE), per la registrazione, a cura dell'utilizzatore, dei veicoli immatricolati all'estero nella disponibilità di una persona fisica o giuridica residente o avente sede in Italia, ai sensi dell'articolo 222. 2. Il Registro di cui al comma 1 è pubblico e costituisce una base di dati disponibile per tutte le finalità stabilite dall'articolo 51, comma 2-bis, del	**Art. 94** 4-ter. Nel sistema informativo del P.R.A. è formato ed aggiornato l'elenco dei veicoli immatricolati all'estero per i quali è richiesta la registrazione ai sensi del comma 2 dell'articolo 93-bis, secondo la medesima disciplina prevista per l'iscrizione dei veicoli ai sensi della legge 9 luglio 1990, n. 187. Tale elenco costituisce una base di dati disponibile per tutte le finalità previste dall'articolo 51, comma 2-bis, del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157. L'elenco è pubblico.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157. 3. Il Registro è accessibile in formato telematico e contiene i dati acquisiti a seguito delle richieste di registrazione e di annotazione presentate dagli STA unicamente in modalità telematica. 4. La cessazione o la cancellazione dell'immatricolazione del veicolo nello Stato estero comporta la cancellazione dal REVE. Quando è accertato che la registrazione è stata effettuata sulla base di documentazione falsa o contraffatta, la medesima non assolve l'obbligo di cui all'articolo 81, comma 3, e la cancellazione è disposta d'ufficio.	*(omissis)*	
Articolo 240 *Divieto di intestazione fittizia dei veicoli*		
1. I documenti di circolazione non possono essere rilasciati quando risultano situazioni di intestazione o cointestazione simulate o volte ad eludere o a pregiudicare l'accertamento del responsabile della circolazione di un veicolo. 2. L'intestazione di un veicolo si presume simulata ai sensi del comma 1 quando una persona fisica, che risulta già intestataria di almeno venti veicoli di categoria internazionale M1 per uso proprio, all'atto della richiesta di immatricolazione a proprio nome di un ulteriore veicolo di categoria internazionale M1 per uso proprio, non	**Art. 94 bis** 1. La carta di circolazione di cui all'articolo 93, il certificato di proprietà di cui al medesimo articolo e il certificato di circolazione di cui all'articolo 97 non possono essere rilasciati qualora risultino situazioni di intestazione o cointestazione simulate o che eludano o pregiudichino l'accertamento del responsabile civile della circolazione di un veicolo. *(omissis)* **Nuova introduzione**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

dimostra di avere un ISEE superiore ad euro cinquantamila, ovvero non comprova che i veicoli stessi sono strumentali allo svolgimento di un'attività economica o di un'attività di volontariato funzionale alle esigenze di una associazione iscritta nel Registro unico nazionale terzo settore ai sensi dell'articolo 41, comma 2, del decreto legislativo 3 luglio 2017, n. 117.		
Articolo 241 *Trasferimento di proprietà dei ciclomotori*		
1. In caso di trasferimento di proprietà, di costituzione di usufrutto, di locazione con facoltà di acquisto o di patto di riservato dominio di un ciclomotore, l'ufficio competente provvede al rilascio di un nuovo certificato di circolazione a favore del soggetto che si dichiara proprietario del veicolo. 2. La targa resta in possesso del titolare, che può riutilizzarla per una successiva richiesta di certificato di circolazione, previa comunicazione agli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'aggiornamento dell'Archivio nazionale dei veicoli. 3. Se l'acquirente è già titolare di targa associata ad altro ciclomotore circolante, l'ufficio procede al rilascio di una nuova targa secondo le modalità indicate all'articolo 233. 4. L'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli dei dati relativi alla proprietà non muta la natura giuridica di bene mobile non registrato	**Art 97** *(omissis)* 3. Ciascun ciclomotore è individuato nell'Archivio nazionale dei veicoli di cui agli articoli 225 e 226, da una scheda elettronica, contenente il numero di targa, il nominativo del suo titolare, i dati costruttivi e di identificazione di tutti i veicoli di cui, nel tempo, il titolare della targa sia risultato intestatario, con l'indicazione della data e dell'ora di ciascuna variazione d'intestazione. I dati relativi alla proprietà del veicolo sono inseriti nel sistema informatico del Dipartimento per i trasporti terrestri a fini di sola notizia, per l'individuazione del responsabile della circolazione. *(omissis)* 1. Chiunque circola con un ciclomotore per il quale non è stato richiesto l'aggiornamento del certificato di circolazione per trasferimento della proprietà secondo le modalità previste dal regolamento, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 396 a € 1.584. Alla medesima sanzione è sottoposto *(omissis)*	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

del ciclomotore.	**Nuova introduzione**	
Articolo 242 *Trasferimento di proprietà dei veicoli agricoli e forestali*		
1. In caso di trasferimento di proprietà dei veicoli agricoli e forestali, soggetti all'immatricolazione, nonché di trasferimento di sede ovvero di residenza del titolare, il competente Ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riceve dal nuovo titolare o dall'intestatario del documento di circolazione la documentazione prescritta ai fini dell'annotazione del trasferimento sul documento di circolazione medesimo 2. L'annotazione del trasferimento di proprietà dei veicoli di cui al comma 1 è condizionata al possesso, da parte del nuovo titolare, dei medesimi requisiti richiesti in fase di primo rilascio dei rispettivi documenti, secondo quanto stabilito dall'articolo 225.	**Art. 110** *(omissis)* 3. Il trasferimento di proprietà delle macchine agricole soggette all'immatricolazione, nonché il trasferimento di sede ovvero di residenza ed abitazione del titolare devono essere comunicati entro trenta giorni, unitamente alla prescritta documentazione ed alla carta di circolazione, all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri rispettivamente dal nuovo titolare e dall'intestatario della carta di circolazione. Detto ufficio annota le relative variazioni sul certificato di circolazione stessa. Qualora il titolo presentato per la trascrizione del trasferimento di proprietà consista in un atto unilaterale, lo stesso ufficio dovrà acquisire anche la dichiarazione di assunzione di responsabilità e provvedere alla comunicazione al nuovo titolare secondo le modalità indicate nell'art. 95, comma 4, in quanto applicabili. 1. L'annotazione del trasferimento di proprietà è condizionata dal possesso da parte del nuovo titolare dei requisiti richiesti al comma 2. *(omissis)*	
Articolo 243 *Trasferimento di proprietà delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali*		
1. In caso di trasferimento di proprietà delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali, soggette ad immatricolazione, nonché di trasferimento di residenza o sede dell'intestatario, il richiedente trasmette al competente Ufficio del	**Art. 114** *(omissis)* 2. Le macchine operatrici per circolare su strada sono soggette ad immatricolazione presso gli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, che rilasciano la carta di circolazione a colui che dichiari di essere il proprietario del veicolo.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto delle modalità definite dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, la documentazione richiesta dal medesimo regolamento ai fini dell'annotazione sul documento di circolazione.	*(omissis)* 6. Le modalità per l'immatricolazione, gestite esclusivamente in via telematica, e la targatura sono stabilite dal regolamento. *(omissis)*	
Articolo 244 *Trasferimento di residenza dell'intestatario*		
1. In caso di trasferimento della residenza o della sede dell'intestatario di un veicolo soggetto ad immatricolazione, il competente Ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procede all'aggiornamento dell'ANV per via telematica.	**Art. 94** 2. In caso di trasferimento della residenza dell'intestatario della carta di circolazione, o di sede se si tratta di persona giuridica, l'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e del personale procede all'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli di cui agli articoli 225 e 226.	
Articolo 245 *Attestazione provvisoria di avvenuta presentazione dell'istanza ed estratto del documento di circolazione*		
1. In caso di accertata indisponibilità, totale o parziale, dei sistemi informatici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Pubblico Registro Automobilistico o dell'Automobile Club d'Italia, tale da impedire l'esecuzione delle formalità relative ai documenti di circolazione o di altri atti concernenti i veicoli, gli Uffici competenti, nonché gli studi di consulenza automobilistica autorizzati ai sensi della legge 8 agosto 1991, n. 264, rilasciano l'attestazione provvisoria di avvenuta presentazione dell'istanza e, ove previsto, l'estratto del documento di circolazione.	**Art. 95** 1-bis. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto dirigenziale, stabilisce il procedimento per il rilascio, attraverso il proprio sistema informatico, del duplicato delle carte di circolazione, con l'obiettivo della massima semplificazione amministrativa, anche con il coinvolgimento dei soggetti di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

2. L'attestazione provvisoria di cui al comma 1 produce gli effetti connessi alla formalità richiesta, consente la circolazione del veicolo e l'utilizzazione del titolo richiesto, limitatamente al periodo di indisponibilità dei sistemi nonché, comunque, per un periodo non superiore a trenta giorni dalla data del rilascio. 3. L'attestazione contiene gli estremi identificativi del veicolo e del rispettivo intestatario, della formalità richiesta, la data e l'orario di presentazione dell'istanza, nonché il riferimento all'evento di indisponibilità informatica certificato dall'amministrazione competente. 4. Il perfezionamento della formalità e la verifica della sussistenza dei requisiti di legge sono effettuati successivamente al ripristino dell'operatività dei sistemi informatici. 5. L'istanza presentata durante il periodo di indisponibilità dei sistemi produce, dalla data e dall'orario risultanti dall'attestazione provvisoria, gli effetti prenotativi e di opponibilità ai terzi propri della formalità richiesta, subordinatamente al suo successivo perfezionamento. 6. Se, all'esito dei successivi controlli, è attestata l'insussistenza dei requisiti richiesti o la non veridicità delle dichiarazioni rese, gli effetti dell'attestazione cessano dalla data dell'accertamento. Restano ferme le responsabilità amministrative, civili e penali previste dall'ordinamento. 7. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

concerto con l'ACI, sono disciplinate le modalità di certificazione dell'indisponibilità dei sistemi, i contenuti dell'attestazione provvisoria, le modalità di registrazione differita delle formalità e le procedure di controllo successivo.		
CAPO IX **DELLE FORMALITÀ NECESSARIE PER LA CESSAZIONE DEI VEICOLI**		
Articolo 246 *Obblighi conseguenti alla cessazione della circolazione dei veicoli a motore e dei rimorchi*		
1. Per i veicoli iscritti nell'Archivio nazionale dei veicoli (ANV) e, se previsto, nel Pubblico registro automobilistico (PRA), si procede all'annotazione della cessazione dalla circolazione e alla conseguente cancellazione del veicolo in caso di: a) demolizione; b) esportazione all'estero; c) iscrizione del veicolo nell'Elenco nazionale dei veicoli d'epoca (ENVE). 2. Ai fini dell'annotazione della cessazione dalla circolazione e conseguente cancellazione del veicolo nelle ipotesi di demolizione, di cui al comma 1, lettera a), o di esportazione all'estero, di cui al comma 1, lettera b), l'avente titolo provvede alla consegna, nel rispetto delle procedure stabilite dal Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel rispetto della normativa unionale vigente, della targa e dei documenti di	**Art. 103** 1. Per esportare definitivamente all'estero autoveicoli, motoveicoli o rimorchi, l'intestatario o l'avente titolo chiede all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e del personale la cancellazione dall'archivio nazionale dei veicoli e dal P.R.A., restituendo le relative targhe e la carta di circolazione, secondo le procedure stabilite dal Dipartimento stesso nel rispetto delle vigenti norme comunitarie in materia. (...)	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

circolazione e di proprietà, ove previsti. 3. La cancellazione per esportazione è disposta se il veicolo è in regola con gli obblighi di revisione o è stato sottoposto, nell'anno in cui ricorre l'obbligo della revisione periodica, a visita e prova per l'accertamento dell'idoneità alla circolazione ai sensi dell'articolo 198, e se non è pendente un provvedimento di revisione straordinaria, di cui all'articolo 235. Le disposizioni di cui al primo periodo non si applicano ai veicoli di particolare interesse culturale, di cui all'Allegato I.1. 4. Nelle ipotesi di cui al comma 3, il veicolo cancellato può circolare su strada al solo fine di raggiungere i transiti di confine per l'esportazione, se munito del foglio di via e della targa provvisoria di cui all'articolo 247. 5. Il competente Ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procede all'annotazione della cessazione dalla circolazione e alla conseguente cancellazione dall'ANV in caso di iscrizione del veicolo nell'ENVE di cui al comma 1 lettera c). 6. L'iscrizione del fermo amministrativo, di cui all'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, sui veicoli a motore conferiti ai centri di raccolta per la rottamazione non costituisce elemento ostativo alla radiazione dal PRA o dagli altri pubblici registri e non impedisce la registrazione del veicolo nel Registro unico telematico dei veicoli fuori uso	**Art. 103** 1. (...) La cancellazione è disposta a condizione che il veicolo sia in regola con gli obblighi di revisione o sia stato sottoposto, nell'anno in cui ricorre l'obbligo della revisione, a visita e prova per l'accertamento dell'idoneità alla circolazione ai sensi dell'articolo 75, e che non sia pendente un provvedimento di revisione singola ai sensi dell'articolo 80, comma 7. (...) **Art. 39 Reg. UE 2026/1738** 3. I veicoli usati possono essere esportati soltanto se: a) non sono veicoli fuori uso; e b) sono tecnicamente idonei alla circolazione stradale alla data di presentazione della dichiarazione di esportazione, a meno che non siano stati riconosciuti come veicoli di particolare interesse culturale conformemente all'articolo 2, paragrafo 2, lettera f), e all'allegato II. **Art. 103** 1. (...) Per raggiungere i transiti di confine per l'esportazione il veicolo cancellato può circolare su strada solo se munito del foglio di via e della targa provvisoria prevista dall'articolo 99. **Art. 96** 1. Ferme restando le procedure di recupero degli importi dovuti per le tasse automobilistiche, l'ente impositore, anche per il tramite del soggetto cui è affidata la riscossione, qualora accerti il mancato pagamento delle stesse per almeno tre anni	**È stata prevista una deroga per i veicoli di particolare interesse culturale di cui al Regolamento (UE) 2026/1738**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

(RVFU), se il proprietario presenta opposizione, entro sessanta giorni dalla ricezione della comunicazione, all'attestazione di inutilizzabilità di cui all'articolo 3, della legge 26 gennaio 2026, n. 14. Si applicano le disposizioni di cui all'articolo 5, commi 8-bis e 8-ter, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209, e dell'articolo 231, commi 5-bis e 5-ter, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.	consecutivi, notifica al proprietario l'avviso dell'avvio del procedimento e, in assenza di giustificato motivo, ove non sia dimostrato l'effettuato pagamento entro trenta giorni dalla data di tale notifica, chiede all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali e del personale la cancellazione d'ufficio dall'archivio nazionale dei veicoli e dal P.R.A. (*omissis*) **D.lgs. n. 152 del 2006** **Art. 231** 5-bis. Alla richiesta di cancellazione dal PRA o da altro registro presso l'ufficio della motorizzazione civile o dal registro unico telematico istituito presso il centro elaborazione dati della Direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 23 settembre 2022, n. 177, del veicolo fuori uso per la rottamazione, anche nel caso di veicoli a motore rinvenuti da organi pubblici o non reclamati dai proprietari o di quelli acquisiti per occupazione ai sensi del comma 3 del presente articolo, non può essere opposta l'iscrizione sul veicolo medesimo del fermo amministrativo disposto ai sensi dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 602, e del regolamento di cui al decreto del Ministro delle finanze 7 settembre 1998, n. 503. (*omissis*)	
Articolo 247 *Foglio di via e targa provvisoria*		
1. Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi che circolano per le operazioni di accertamento e di controllo della idoneità tecnica, per	**Art. 99** 1. Gli autoveicoli, i motoveicoli e i rimorchi che circolano per le operazioni di accertamento e di controllo della idoneità tecnica, per recarsi ai transiti	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

recarsi ai transiti di confine per l'esportazione, per partecipare a riviste prescritte dall'autorità militare, a mostre o a fiere autorizzate di veicoli nuovi ed usati, per i quali non è stata pagata la tassa automobilistica, sono muniti di un foglio di via e di una targa provvisoria rilasciati dal competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	di confine per l'esportazione, per partecipare a riviste prescritte dall'autorità militare, a mostre o a fiere autorizzate di veicoli nuovi ed usati, per i quali non è stata pagata la tassa di circolazione, devono essere muniti di un foglio di via e di una targa provvisoria rilasciati da un ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri.	
2. Alle fabbriche costruttrici di veicoli a motore e di rimorchi è consentito, direttamente o avvalendosi di altri soggetti abilitati, il trasporto di veicoli nuovi di fabbrica destinati all'esportazione per il tramite di veicoli nuovi di categoria N o O provvisti del foglio di via e della targa provvisoria per recarsi ai transiti di confine per l'esportazione.	1-bis. Alle fabbriche costruttrici di veicoli a motore e di rimorchi è consentito, direttamente o avvalendosi di altri soggetti abilitati, per il tramite di veicoli nuovi di categoria N o O provvisti del foglio di via e della targa provvisoria per recarsi ai transiti di confine per l'esportazione, il trasporto di altri veicoli nuovi di fabbrica destinati anch'essi alla medesima finalità.	
3. Ai veicoli a motore e rimorchi di categoria N o O, muniti di foglio di via e targa provvisoria per partecipare a riviste prescritte dall'autorità militare, a mostre o a fiere autorizzate di veicoli nuovi ed usati, è consentito trasportare altri veicoli o loro parti destinati alle medesime finalità.	1-ter. È consentito ai veicoli a motore e rimorchi di categoria N o O, muniti di foglio di via e targa provvisoria per partecipare a riviste prescritte dall'autorità militare, a mostre o a fiere autorizzate di veicoli nuovi ed usati, di trasportare altri veicoli o loro parti, anch'essi destinati alle medesime finalità.	
4. Nelle ipotesi di cui al presente articolo, il foglio di via indica il percorso, la durata e le eventuali prescrizioni tecniche. La durata non può comunque eccedere i sessanta giorni. Per particolari esigenze di sperimentazione di veicoli nuovi non ancora immatricolati, l'Ufficio competente del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può	2. Il foglio di via deve indicare il percorso, la durata e le eventuali prescrizioni tecniche. La durata non può comunque eccedere i giorni sessanta. Tuttavia, per particolari esigenze di sperimentazione di veicoli nuovi non ancora immatricolati, l'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri può rilasciare alla fabbrica costruttrice uno speciale foglio di via, senza limitazioni di percorso, della durata massima di	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

rilasciare alla fabbrica costruttrice uno speciale foglio di via, senza limitazioni di percorso, della durata massima di centottanta giorni.	centottanta giorni.	
Articolo 248 *Registro Unico telematico dei Veicoli Fuori Uso (RVFU)*		
1. È istituito presso il CED della Direzione generale per la motorizzazione il registro unico telematico dei veicoli fuori uso, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 23 settembre 2022, n. 177, contenente i dati relativi ai veicoli fuori uso iscritti al PRA e non iscritti al PRA trasmessi in via telematica dal centro di raccolta, ovvero dal concessionario o dal gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato. 2. Le procedure telematiche di gestione del registro unico consentono di generare: a) il certificato digitale di rottamazione del veicolo (CRD), numerato secondo una sequenza alfanumerica progressiva unica nazionale; b) per i soli veicoli non iscritti al PRA, una ricevuta digitale di presa in carico (RDPC). 3. Le procedure di cui al comma 2 consentono, altresì, al centro di raccolta la gestione degli adempimenti relativi alla cessazione dalla circolazione dei veicoli fuori uso iscritti al PRA.	**DPR 23 settembre 2022, n. 177** **Art. 2** 1. Il registro unico telematico dei veicoli fuori uso, istituito presso il CED, contiene i dati di cui al comma 2 trasmessi in via telematica dal centro di raccolta, ovvero dal concessionario o dal gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato. (omissis) 3. Le procedure telematiche di gestione del registro unico consentono, mediante apposito applicativo, di generare il CRD e di stamparlo su supporto cartaceo per la consegna all'intestatario del veicolo, ovvero all'avente titolo o al detentore o ad altro soggetto eventualmente delegato. In caso di impedimento tecnico all'utilizzo delle procedure telematiche, il certificato di rottamazione è generato in formato cartaceo ed è trasmesso al CED, in formato digitale e sottoscritto con FD, mediante l'utilizzo dell'apposito applicativo, entro il termine previsto dal comma 6. Le medesime procedure consentono altresì di acquisire, mediante apposito applicativo, la riproduzione digitale, sottoscritta con FD, dei documenti di circolazione del veicolo fuori uso, del certificato di proprietà, se rilasciato su supporto cartaceo, ovvero, in caso di furto, smarrimento o distruzione dei predetti documenti o delle targhe, la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà, resa ai sensi dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, comprovante la resa denuncia agli organi di polizia. 4. Il numero identificativo del CRD è costituito da una sequenza alfanumerica progressiva unica nazionale che il CED genera ed associa al CRD, unitamente alla	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	relativa data, secondo le modalità stabilite con il decreto di cui all'articolo 5, comma 1. Il certificato di rottamazione generato in formato cartaceo è contraddistinto dalla relativa data di rilascio e da un numero progressivo preceduto dal codice identificativo del concessionario o del gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato ovvero del centro di raccolta, al quale il CED associa la sequenza alfanumerica progressiva unica nazionale dopo che il certificato stesso è stato trasmesso, mediante l'utilizzo dell'apposito applicativo, in formato digitale e sottoscritto con FD. 5. Per i veicoli fuori uso non iscritti al PRA, le procedure di cui al comma 3 consentono altresì di generare in formato digitale la ricevuta di presa in carico del veicolo, sottoscritta con FD, e dei relativi documenti di circolazione e delle targhe, ai fini della loro successiva distruzione a cura dei centri di raccolta nel rispetto delle prescrizioni contenute nell'articolo 4, comma 5, e di stamparla su supporto cartaceo. (*omissis*) **Art. 3** **1.** Fermo restando quanto previsto dall'articolo 2, le procedure telematiche di gestione del registro unico consentono, altresì, al centro di raccolta di gestire, mediante apposito applicativo, gli adempimenti relativi alla cessazione dalla circolazione dei veicoli fuori uso iscritti al PRA, secondo quanto stabilito dall'articolo 5, comma 8, del decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 209 e dall'articolo 231, comma 5, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152. Al tal fine, il centro di raccolta, anche su delega del concessionario o del gestore della succursale della casa costruttrice o dell'automercato, provvede alla formazione del fascicolo digitale, sottoscritto con FD, contenente la richiesta, redatta sul modello unificato di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98, alla quale sono allegati, in formato digitale, la carta di circolazione e, ove presente in	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	formato cartaceo, il certificato di proprietà, ovvero il documento unico, il certificato di rottamazione, ove presente in formato cartaceo, e ogni altra eventuale documentazione necessaria. In caso di furto, smarrimento o distruzione della targa, della carta di circolazione o del certificato di proprietà, ovvero del documento unico, al modello unificato è altresì allegata, in formato digitale, la copia della denuncia agli organi di polizia ovvero, la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà comprovante la denuncia, resa ai sensi dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445. (omissis)	
Articolo 249 *Immissione in circolazione in Italia di veicoli delle rappresentanze diplomatiche e consolari*		
1. Per gli autoveicoli nella disponibilità di agenti diplomatici e di agenti consolari di carriera, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su richiesta del Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, rilascia, previa visita e prova quando prescritta, la carta di circolazione e provvede all'immatricolazione, assegnando targhe speciali di riconoscimento. 2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi di concerto con il Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale, sono disciplinate le tipologie, le caratteristiche e le modalità di collocazione delle targhe speciali di riconoscimento di cui al comma 1.	**Art. 131** 2. Per le autovetture e gli autoveicoli adibiti ad uso promiscuo appartenenti agli agenti diplomatici, agli agenti consolari di carriera e alle altre persone indicate nel comma 1, il Ministero dei trasporti, su richiesta del Ministero degli affari esteri, rilascia ai sensi delle vigenti norme, previe visita e prova, quando prescritte, la carta di circolazione e provvede all'immatricolazione, assegnando speciali targhe di riconoscimento, nei tipi e nelle caratteristiche determinate con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro degli affari esteri. 4. La validità delle speciali targhe di riconoscimento e delle carte di circolazione rilasciate a norma del	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

3. In caso di trasferimento della proprietà del veicolo a un soggetto avente diritto alla medesima serie di targa speciale, resta valida la targa già assegnata e si procede all'adeguamento della relativa della carta di circolazione. Quando il trasferimento avviene a favore di un soggetto avente diritto a una diversa serie di targa speciale, cessa la validità della targa e si procede alla sua restituzione, con conseguente nuova immatricolazione del veicolo. Le disposizioni di cui al secondo periodo sulla cessazione di validità e l'obbligo di restituzione della targa speciale si applicano anche quando l'intestatario del veicolo perde lo status di cui al comma 1 che aveva consentito l'assegnazione della medesima targa. La restituzione della targa speciale avviene non oltre il termine di novanta giorni dalla variazione o cessazione delle condizioni di cui al secondo e terzo periodo. 4. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano a condizione di reciprocità, salvi gli accordi speciali con le organizzazioni internazionali.	comma 2 scade al momento in cui cessa lo status diplomatico di colui al quale il veicolo appartiene. La relativa restituzione deve aver luogo non oltre il termine di novanta giorni dalla scadenza. 5. Le disposizioni del presente articolo si applicano a condizione di reciprocità, salvo gli accordi speciali con le organizzazioni internazionali.	
CAPO X **DELL'AUTORIZZAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DI PROVA**		
Articolo 250 *Autorizzazione alla circolazione di prova*		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

1. L'autorizzazione alla circolazione di prova è rilasciata per la circolazione su strada dei veicoli immatricolati e non immatricolati, per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento, fermi gli obblighi di copertura assicurativa da parte del titolare di tale autorizzazione, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile verso terzi. Dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se immatricolato, risponde, ove ne ricorrono i presupposti, la compagnia di assicurazione dell'autorizzazione alla circolazione di prova. 2. L'autorizzazione alla circolazione di prova è rilasciata esclusivamente ai seguenti soggetti: a) le fabbriche costruttrici di veicoli a motore e di rimorchi, i loro rappresentanti, concessionari, commissionari e agenti di vendita, i commercianti autorizzati di tali veicoli, ivi comprese le aziende che esercitano attività di trasferimento su strada di veicoli non ancora immatricolati da o verso aree di stoccaggio e per tragitti non superiori a cento chilometri; b) le fabbriche costruttrici di carrozzerie e di pneumatici;	**DL 10 settembre 2021, n. 121** **Art. 1** 3. L'autorizzazione alla circolazione di prova di cui all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, può essere utilizzata per la circolazione su strada dei veicoli non immatricolati e di quelli già muniti della carta di circolazione di cui agli articoli 93, 110 e 114 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 o del certificato di circolazione di cui all'articolo 97 del predetto decreto legislativo, anche in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del decreto legislativo n. 285 del 1992, qualora detti veicoli circolino su strada per esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Ai fini della circolazione di cui al primo periodo, resta comunque fermo l'obbligo di copertura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile verso terzi. Dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se munito della carta o del certificato di circolazione, risponde, ove ne ricorrano i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova. **DPR 24 novembre 2001, n. 474** **Art. 1** 1. L'autorizzazione alla circolazione di prova è rilasciata, per la circolazione su strada per le esigenze previste dall'articolo 1, comma 3, primo periodo, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, esclusivamente ai seguenti soggetti: *a*) le fabbriche costruttrici di veicoli a motore e di rimorchi, i loro rappresentanti, concessionari, commissionari e agenti di vendita, i commercianti autorizzati di tali veicoli, ivi comprese le aziende che esercitano attività di trasferimento su strada di veicoli	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

c) le fabbriche costruttrici di sistemi o dispositivi di equipaggiamento di veicoli a motore e di rimorchi, quando l'applicazione di tali sistemi o dispositivi costituisce motivo di aggiornamento della carta di circolazione, i loro rappresentanti, concessionari, commissionari e agenti di vendita, i commercianti autorizzati di veicoli allestiti con tali sistemi o dispositivi di equipaggiamento; d) gli esercenti di officine di riparazione e di trasformazione, anche per proprio conto; e) le aziende, gli istituti universitari e gli enti pubblici e privati di ricerca che conducono sperimentazioni su veicoli. 3. La titolarità dell'autorizzazione alla circolazione di prova è personale e non è cedibile.	non ancora immatricolati da o verso aree di stoccaggio e per tragitti non superiori a 100 chilometri, nonché gli istituti universitari e gli enti pubblici e privati di ricerca che conducono sperimentazioni su veicoli; *b*) le fabbriche costruttrici di carrozzerie e di pneumatici; *c*) le fabbriche costruttrici di sistemi o dispositivi di equipaggiamento di veicoli a motore e di rimorchi, qualora l'applicazione di tali sistemi o dispositivi costituisca motivo di aggiornamento della carta di circolazione ai sensi dell'articolo 236 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, i loro rappresentanti, concessionari, commissionari e agenti di vendita, i commercianti autorizzati di veicoli allestiti con tali sistemi o dispositivi di equipaggiamento; *d*) gli esercenti di officine di riparazione e di trasformazione, anche per proprio conto.	
Il numero massimo delle autorizzazioni alla circolazione di prova che possono essere rilasciate a ciascun titolare per i veicoli sottoposti a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, navettamenti, movimentazioni e trasferimenti, anche per finalità commerciali o per la realizzazione degli allestimenti tecnici, è fissato in quantità non superiore al numero dei dipendenti del titolare dell'autorizzazione e degli addetti che partecipano stabilmente all'attività di impresa in ragione di rapporti di collaborazione funzionale, attestati da idonea documentazione, come stabilita	(omissis) 4. La titolarità dell'autorizzazione alla circolazione di prova è personale e non è cedibile. (omissis) **D.L. 21 maggio 2025, n. 73** **Art. 5** 3. Il numero massimo delle autorizzazioni alla circolazione di prova che, ai sensi del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, possono essere rilasciate a ciascun titolare per i veicoli sottoposti a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni, navettamenti, movimentazioni e trasferimenti, anche per finalità commerciali o per la realizzazione degli	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. 4. Fatti salvi i casi di dimostrazioni a fini commerciali, l'autorizzazione alla circolazione di prova consente il trasporto, oltre al conducente, di un solo passeggero, individuato nella persona del titolare dell'autorizzazione ovvero selezionato tra i dipendenti del titolare di tale autorizzazione o tra gli addetti titolari di rapporti di collaborazione funzionale con il medesimo. 5. I dipendenti e gli addetti del titolare dell'autorizzazione, di cui al comma 3, circolano muniti di apposita delega, in conformità alle disposizioni del regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. 6. In caso di circolazione del veicolo per fini commerciali dimostrativi, l'autorizzazione alla circolazione di prova rilasciata ai soggetti di cui al comma 2, lettera a), permette la conduzione del veicolo a persona diversa dal titolare, dai relativi dipendenti e dai collaboratori funzionali, purché uno di essi sia presente a bordo. Il regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 stabilisce le ulteriori disposizioni per la circolazione di cui al presente comma. 7. Alle imprese autorizzate a svolgere le attività di imbarco e sbarco da e su nave e le attività di movimentazione di veicoli non ancora	allestimenti tecnici, è fissato in quantità non superiore al numero dei dipendenti del titolare dell'autorizzazione e degli addetti che partecipano stabilmente all'attività di impresa in ragione di rapporti di collaborazione funzionale, attestato da idonea documentazione e da apposita delega. (*omissis*) Le autorizzazioni alla circolazione in prova di cui al presente comma consentono il trasporto, oltre al conducente, di un solo passeggero, individuato nella persona del titolare dell'autorizzazione ovvero selezionato tra i dipendenti del titolare dell'autorizzazione o tra gli addetti titolari di rapporti di collaborazione funzionale con il medesimo. Tale limite non si applica alle autorizzazioni alla circolazione concesse alle aziende, alle università e agli enti di ricerca che utilizzano le targhe per attività di ricerca e sperimentazione, di sviluppo, di produzione e di collaudo di veicoli ovvero di loro componenti**.** (*omissis*) **DPR 24 novembre 2001, n. 474** **Art. 1** 4. (*omissis)* Sul veicolo è presente il titolare dell'autorizzazione medesima ovvero uno dei soggetti di cui al comma 1-bis, munito di apposita delega, o un dipendente, anch'esso munito di apposita delega, di società controllata o collegata, ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, che abbia un rapporto di collaborazione funzionale con il titolare dell'autorizzazione.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

immatricolati nei porti e tra le aree portuali e le zone retroportuali esterne alle aree operative portuali, in attesa del successivo trasporto alla destinazione finale, può comunque essere rilasciato un numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova pari al numero dei dipendenti addetti alle attività operative e dei dipendenti e soci del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo, ai sensi dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di cui ordinariamente l'impresa autorizzata si avvale, come attestato dalla competente Autorità di sistema portuale. 8. Per le attività di ricerca e sperimentazione, sviluppo, produzione e collaudo di veicoli, ovvero di loro componenti, da parte delle imprese, degli istituti universitari e degli enti pubblici e privati di ricerca, l'autorizzazione di cui al presente articolo consente il trasporto di un numero di persone pari a quello massimo indicato nel documento di circolazione, o, per i veicoli non immatricolati, nel certificato di omologazione, rilasciato in seguito a visita e prova dal competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ovvero nella dichiarazione di conformità, rilasciata dal costruttore del veicolo non ancora sottoposto a visita e prova. 9. Gli Uffici di Motorizzazione Civile, anche per il tramite dei soggetti esercenti attività di consulenza per la	**D.L. 21 maggio 2025, n. 73** **Art. 5** 3. (*omissis*) Alle imprese autorizzate a svolgere le attività di imbarco e di sbarco da e su nave e quelle di movimentazione di veicoli non ancora immatricolati nei porti e tra le aree portuali e le zone retroportuali esterne alle aree operative portuali, in attesa del successivo trasporto alla destinazione finale, può comunque essere rilasciato un numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova pari al numero dei dipendenti addetti alle attività operative e dei dipendenti e dei soci del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, di cui ordinariamente l'impresa autorizzata si avvale, come attestato dalla competente Autorità di sistema portuale. (*omissis*) **D.L. 21 maggio 2025, n. 73** **Art. 5** 3. (*omissis*) Le autorizzazioni alla circolazione in prova di cui al presente comma consentono il trasporto, oltre al conducente, di un solo passeggero, individuato nella persona del titolare dell'autorizzazione ovvero selezionato tra i dipendenti del titolare dell'autorizzazione o tra gli addetti titolari di rapporti di collaborazione funzionale con il medesimo. Tale limite non si applica alle autorizzazioni alla	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

circolazione dei mezzi di trasporto, di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, rilasciano al soggetto richiedente l'autorizzazione alla circolazione di prova e la targa di prova, secondo quanto previsto con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Ai fini del rilascio o del rinnovo dell'autorizzazione, il richiedente è tenuto a comprovare l'effettivo esercizio dell'attività richiesta, a norma del comma 2, per il conseguimento dell'autorizzazione, il numero di lavoratori subordinati occupati e il numero di collaboratori funzionali che partecipano stabilmente all'attività di impresa, secondo quanto stabilito dal comma 3. 10. L'autorizzazione alla circolazione di prova ha validità annuale e non è rinnovabile decorsi sei mesi dalla scadenza. Il titolare restituisce tale autorizzazione e la relativa targa di prova entro dieci giorni dalla scadenza di validità. Decorso inutilmente il termine di cui al secondo periodo, l'Ufficio di Motorizzazione Civile territorialmente competente comunica agli organi di polizia stradale la mancata restituzione dell'autorizzazione e della targa di prova ai fini del relativo ritiro. Non è consentita la circolazione su strada con autorizzazione alla circolazione di prova dopo la scadenza del periodo di validità. 11. L'autorizzazione alla circolazione di prova è sempre revocata dal competente Ufficio di Motorizzazione civile in caso di perdita dei requisiti	circolazione concesse alle aziende, alle università e agli enti di ricerca che utilizzano le targhe per attività di ricerca e sperimentazione, di sviluppo, di produzione e di collaudo di veicoli ovvero di loro componenti. (*omissis*). **DPR 24 novembre 2001, n. 474** **Art. 1** 2. L'autorizzazione alla circolazione di prova è rilasciata dall'Ufficio Motorizzazione Civile, anche per il tramite dei soggetti esercenti attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, secondo quanto previsto dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 20 novembre 2003, n. 374. Ai fini del rilascio o del rinnovo dell'autorizzazione, il richiedente è tenuto a comprovare l'effettivo esercizio dell'attività richiesta, a norma del comma 1, per il conseguimento dell'autorizzazione e il numero di dipendenti occupati e il numero di collaboratori che partecipano stabilmente all'attività di impresa, secondo quanto stabilito al comma 1-bis. (*omissis*) **DPR 24 novembre 2001, n. 474** **Art. 1** 2. (*omissis*) L'autorizzazione ha validità annuale e non è rinnovabile decorsi sei mesi dalla sua scadenza. Il titolare restituisce l'autorizzazione e la relativa targa entro dieci giorni dal termine di cui al terzo periodo, decorsi inutilmente i quali l'Ufficio Motorizzazione	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

previsti per il rilascio. Il titolare restituisce l'autorizzazione e la relativa targa di prova entro dieci giorni dalla notifica del provvedimento di revoca. Decorso inutilmente il termine di cui al secondo periodo, l'Ufficio di Motorizzazione Civile competente comunica agli organi di polizia stradale la mancata restituzione dell'autorizzazione e della targa di prova ai fini del relativo ritiro. Non è consentita la circolazione su strada con autorizzazione alla circolazione di prova revocata. 12. I procedimenti di rilascio, rinnovo e revoca dell'autorizzazione alla circolazione di prova sono gestiti esclusivamente in via telematica, secondo le modalità stabilite dalla Direzione generale per la motorizzazione.	Civile comunica la mancata restituzione ai competenti organi di polizia stradale per il ritiro dell'autorizzazione e della targa. Non è consentita la circolazione su strada con autorizzazione alla circolazione di prova scaduta di validità. 2-bis. L'autorizzazione alla circolazione di prova è sempre revocata dall'Ufficio Motorizzazione Civile quando vengono meno i presupposti in base ai quali è stata rilasciata. Il titolare restituisce l'autorizzazione e la relativa targa entro dieci giorni dalla notifica del provvedimento di revoca, decorsi inutilmente i quali l'Ufficio Motorizzazione Civile comunica la mancata restituzione ai competenti organi di polizia stradale per il ritiro dell'autorizzazione e della targa. Non è consentita la circolazione su strada con autorizzazione alla circolazione di prova revocata. 3. I procedimenti di rilascio, di rinnovo e di revoca dell'autorizzazione alla circolazione di prova sono gestiti esclusivamente in via telematica, secondo le modalità stabilite dalla Direzione generale per la motorizzazione e per i servizi ai cittadini e alle imprese in materia di trasporti e navigazione (*omissis*).	
Articolo 251 **Targa di prova**		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

1. Il veicolo che circola su strada per le esigenze di cui all'articolo 250, comma 1, munito dell'autorizzazione alla circolazione di prova, espone posteriormente la relativa targa di prova, recante una sequenza di caratteri alfanumerici corrispondente al numero dell'autorizzazione medesima. La targa di prova può essere trasferita da veicolo a veicolo unitamente alla relativa autorizzazione. Per i complessi veicolari la targa di prova è applicata posteriormente al veicolo rimorchiato.	**DPR 24 novembre 2001, n. 474** **art. 2.** 1. Il veicolo che circola su strada per le esigenze di cui al comma 1, dell'articolo 1, munito dell'autorizzazione, espone posteriormente una targa, trasferibile da veicolo a veicolo insieme con la relativa autorizzazione, recante una sequenza di caratteri alfanumerici corrispondente al numero dell'autorizzazione medesima. Per gli autotreni o autoarticolati, la targa è applicata posteriormente al veicolo rimorchiato. (*omissis*)	
2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può affidare, senza oneri per lo Stato, la produzione e la distribuzione delle targhe di prova ai soggetti esercenti attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, che ne fanno richiesta e che rispettano i requisiti stabiliti dallo stesso Ministero. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla omologazione delle apparecchiature per la produzione delle targhe di prova. È consentito un unico esemplare della targa di prova per ogni autorizzazione alla circolazione di prova.	2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può affidare, senza oneri per lo Stato, la produzione e la distribuzione delle targhe di prova ai soggetti esercenti attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, che ne facciano richiesta e che abbiano i requisiti stabiliti dallo stesso Ministero. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alla omologazione delle apparecchiature per la produzione delle targhe di prova. È consentito un unico esemplare della targa per ogni autorizzazione.	
3. I criteri per la formazione dei dati riportati nelle targhe di prova e le caratteristiche costruttive, dimensionali, fotometriche, cromatiche e di leggibilità sono stabiliti nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.		
4. In caso di smarrimento, sottrazione o distruzione	**Art. 3.** 1. In caso di smarrimento, sottrazione o distruzione	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

dell'autorizzazione della circolazione di prova o della targa di prova, il titolare presenta denuncia entro le successive quarantotto ore agli organi di Polizia, che ne attestano il ricevimento con apposita ricevuta.	dell'autorizzazione o della targa, il titolare della stessa ne fa denuncia entro quarantotto ore agli organi di Polizia, che rilasciano ricevuta dell'avvenuta presentazione della medesima denuncia.	
5. Il titolare, su presentazione della ricevuta di resa denuncia, chiede il rilascio di una nuova autorizzazione, previa restituzione della targa relativa alla autorizzazione smarrita, sottratta o distrutta.	2. Il titolare, su presentazione della ricevuta di resa denuncia, chiede il rilascio di una nuova autorizzazione, previa restituzione della targa relativa alla autorizzazione smarrita, sottratta o distrutta.	
6. In caso di deterioramento dell'autorizzazione, il titolare chiede il rilascio di una nuova autorizzazione e, contestualmente, restituisce quella deteriorata unitamente alla relativa targa.	3. In caso di deterioramento dell'autorizzazione, il titolare chiede il rilascio di una nuova autorizzazione e, contestualmente, restituisce quella deteriorata unitamente alla relativa targa.	
7. In caso di smarrimento, sottrazione o distruzione della targa, su presentazione della ricevuta di resa denuncia, il titolare chiede il rilascio di una nuova autorizzazione, previa restituzione di quella relativa alla targa smarrita, sottratta o distrutta.	4. In caso di smarrimento, sottrazione o distruzione della targa, su presentazione della ricevuta di resa denuncia, il titolare chiede il rilascio di una nuova autorizzazione, previa restituzione di quella relativa alla targa smarrita, sottratta o distrutta.	
8. In caso di deterioramento della targa, il titolare chiede il rilascio di una nuova autorizzazione, previa restituzione della targa deteriorata e della relativa autorizzazione.	5. In caso di deterioramento della targa, il titolare chiede il rilascio di una nuova autorizzazione, previa restituzione della targa deteriorata e della relativa autorizzazione.	
9. Nelle ipotesi di cui ai commi 4, 5, 6, 7 e 8, la targa di prova e l'autorizzazione alla circolazione di prova sono restituite al competente Ufficio di Motorizzazione Civile o ad uno dei soggetti esercenti attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, per la relativa distruzione. Il titolare che,	6. La targa deteriorata e quella relativa alla autorizzazione smarrita, sottratta, distrutta o deteriorata, ovvero l'autorizzazione deteriorata e quella relativa alla targa smarrita, sottratta distrutta o deteriorata, sono restituite all'Ufficio Motorizzazione Civile o ad uno dei soggetti esercenti attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264, per la relativa distruzione. Il titolare che, successivamente alla richiesta di cui ai commi 2 e 4, rientra in possesso	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

successivamente alla richiesta di cui ai commi 6 e 8, rientra in possesso dell'autorizzazione o della targa smarrita o sottratta, provvede alla sua restituzione all' Ufficio di Motorizzazione Civile o al soggetto esercente l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto per la relativa distruzione.	dell'autorizzazione o della targa smarrita o sottratta, provvede alla sua restituzione all'Ufficio Motorizzazione Civile o al soggetto esercente l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto per la relativa distruzione.	
CAPO XI **DELLE DISPOSIZIONI SPECIALI**		
Articolo 252 *Disciplina del trasporto su strada di merci pericolose*		
1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'Interno, il Ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica e il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, con decreti previamente notificati alla Commissione europea ai fini dell'autorizzazione, può prescrivere, esclusivamente per motivi inerenti alla sicurezza durante il trasporto, disposizioni più rigorose per la disciplina del trasporto nazionale di merci pericolose effettuato da veicoli, purché non relative alla costruzione degli stessi. Con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'Interno, il Ministro delle Imprese e del Made in Italy e il Ministro della Salute, possono altresì essere classificate merci pericolose, ai fini del trasporto su strada, materie ed oggetti non compresi tra quelli di cui al comma 1, ma ai medesimi assimilabili. Nei decreti di cui al primo e al secondo	**Art. 168 CdS** 4. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dello sviluppo economico, con decreti previamente notificati alla commissione europea ai fini dell'autorizzazione, può prescrivere, esclusivamente per motivi inerenti alla sicurezza durante il trasporto, disposizioni più rigorose per la disciplina del trasporto nazionale di merci pericolose effettuato da veicoli, purché non relative alla costruzione degli stessi. Con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, dello sviluppo economico e della salute, possono essere altresì classificate merci pericolose, ai fini del trasporto su strada, materie ed oggetti non compresi tra quelli di cui al comma 1, ma che siano ad essi assimilabili. Negli stessi decreti sono indicate le condizioni nel	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

periodo sono indicate le condizioni da rispettare nel trasporto delle singole merci elencate. Per le merci assimilabili può altresì essere imposto l'obbligo dell'autorizzazione del singolo trasporto, con la precisazione dell'Autorità competente, nonché dei criteri e delle modalità da seguire.	rispetto delle quali le singole merci elencate possono essere ammesse al trasporto; per le merci assimilabili può altresì essere imposto l'obbligo della autorizzazione del singolo trasporto, precisando l'autorità competente, nonché i criteri e le modalità da seguire.	
2. Nel rispetto delle condizioni di sicurezza, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'Interno, il Ministro della Salute e il Ministro dell'Ambiente e della sicurezza energetica, rilascia autorizzazioni individuali per operazioni di trasporto di merci pericolose sul territorio nazionale proibite o effettuate in condizioni diverse da quelle stabilite dalle disposizioni di cui all'articolo 102. Le autorizzazioni di cui al primo periodo sono definite e limitate nel tempo e possono essere concesse solo quando ricorrono particolari esigenze di ordine tecnico ovvero di tutela della sicurezza pubblica.	4-bis. A condizione che non sia pregiudicata la sicurezza, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministeri dell'interno, della salute e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, rilascia autorizzazioni individuali per operazioni di trasporto di merci pericolose sul territorio nazionale che sono proibite o effettuate in condizioni diverse da quelle stabilite dalle disposizioni di cui al comma 2. Le autorizzazioni sono definite e limitate nel tempo e possono essere concesse solo quando ricorrono particolari esigenze di ordine tecnico ovvero di tutela della sicurezza pubblica.	
3. É ammesso il trasporto di merci pericolose, anche in eccedenza ai limiti prescritti dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 se tale trasporto avviene con carri ferroviari caricati su rimorchi adibiti a tale specifico trasporto.	**Art. 368 Reg. Esec. CdS** 2. È ammesso il trasporto di merci pericolose, anche in eccedenza ai limiti prescritti dagli articoli 61 e 62 del codice, purché tale trasporto avvenga con carri ferroviari caricati su rimorchi adibiti a tale specifico trasporto.	
4. Per particolari e comprovate esigenze di trasporto, la Direzione generale per la motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può rilasciare specifiche e motivate autorizzazioni per operazioni di trasporto di merci pericolose,	3. La Direzione generale della M.C.T.C. può rilasciare singole specifiche e motivate autorizzazioni per il trasporto di merci pericolose con veicoli eccezionali, o	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

effettuate nel rispetto delle prescrizioni di cui al comma 2 mediante veicoli eccezionali o in condizioni di eccezionalità, in deroga alle prescrizioni di cui al regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. Nelle ipotesi di cui al primo periodo, il trasporto può essere effettuato previo rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 274 da parte degli enti proprietari o gestori delle strade interessate. 5. Per il trasporto delle materie fissili o radioattive si applicano le disposizioni del decreto legislativo 31 luglio 2020, n. 101. 6. Nel rispetto delle condizioni di sicurezza e previa notifica alla Commissione europea, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'Interno, il Ministro delle Imprese e del Made in Italy e il Ministro della Salute, può rilasciare le autorizzazioni individuali di cui al comma 2 in deroga a quanto previsto dal secondo periodo del medesimo comma per: a) il trasporto nazionale di piccole quantità di merci non relative a materie a media o alta radioattività; b) il trasporto locale su brevi distanze di merci pericolose.	in condizioni di eccezionalità, quando ricorrano particolari e giustificate esigenze di trasporto. 5. Per il trasporto delle materie fissili o radioattive si applicano le norme dell'art. 5 della legge 31 dicembre 1962, n. 1860, modificato dall'art. 2 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1965, n. 1704, e successive modifiche. 6. A condizione che non sia pregiudicata la sicurezza e previa notifica alla Commissione europea, ai fini dell'autorizzazione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministeri dell'interno, della salute, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dello sviluppo economico, può derogare le condizioni poste dalle norme di cui al comma 2 per: a) il trasporto nazionale di piccole quantità di merce, purché non relative a materie a media o alta radioattività; b) merci pericolose destinate al trasporto locale su brevi distanze.	
Articolo 253 *Veicoli destinati al trasporto di merci deperibili*		
1. I veicoli destinati al trasporto di	**Nuova introduzione**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

merce deperibile presentano caratteristiche tecniche conformi a quanto previsto dall'Accordo sui trasporti internazionali delle derrate deteriorabili e sui mezzi speciali da usare per tali trasporti (ATP), ratificato con legge 2 maggio 1977, n. 264. Le modalità applicative dell'Accordo, comprese le modalità di autorizzazione, sospensione e revoca delle stazioni di prova non dipendenti dalla pubblica amministrazione e degli esperti, nonché le relative competenze, sono disciplinati con appositi decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. I requisiti di nomina degli esperti e le caratteristiche delle stazioni di prova private sono disciplinate nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289. 2. Nel rispetto delle disposizioni del regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, il competente Ufficio del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti rilascia ai veicoli di cui al comma 1 un certificato di conformità attestante le capacità isotermiche e l'efficienza del mantenimento delle temperature, valido per i trasporti nazionali e internazionali. Le procedure per il rilascio del certificato nazionale, valido per i soli trasporti nazionali, sono disciplinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con il medesimo decreto, di cui al secondo periodo, possono essere stabilite caratteristiche tecniche per particolari tipologie di veicoli destinati al		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

trasporto di merce deperibile, non disciplinate dall'Accordo di cui al comma 1.		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

TITOLO VII
DELLE STRADE

CAPO I
PROGETTAZIONE E COSTRUZIONE DELLE STRADE

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 254 *Norme di progettazione e costruzione* 1. Ai fini dell'applicazione del presente codice, si definisce strada l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali. Le strade sono classificate in base alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali. Le tipologie di strade, come definite all'articolo 9 dell'allegato I.1, e le relative caratteristiche costruttive sono disciplinate nell'Allegato VII.1. 2. Le norme funzionali e geometriche per la progettazione, costruzione e il controllo delle strade, dei relativi impianti e servizi per le strade di nuova costruzione sono definite con decreto del Ministro delle	**Art. 2 commi 1 e 2** 1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice si definisce "strada" l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali. 2. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali (*omissis*) **Art. 13, comma 1** 1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio nazionale delle ricerche, emana entro un anno dalla entrata in vigore del presente codice, sulla base della classificazione di cui all'art. 2, le norme funzionali e geometriche per la costruzione, il controllo e il collaudo delle strade, dei relativi impianti e servizi. (*omissis*) **Art. 13, comma 4**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

infrastrutture e dei trasporti, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel rispetto dei criteri e delle condizioni di cui all'articolo 14, comma 1, lettera g). Con le medesime modalità il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti aggiorna le norme per la classificazione delle strade esistenti, tenuto conto delle relative caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali.	4. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro due anni dalla entrata in vigore del presente codice, emana, con i criteri e le modalità di cui al comma 1, le norme per la classificazione delle strade esistenti in base alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali di cui all'art. 2, comma 2	**La disposizione prevede che il MIT emani linee guida e di indirizzo per favorire l'adozione di soluzioni progettuali omogenee, orientate alla riduzione del rischio per gli utenti dei veicoli a due ruote.**
3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti predispone, nel rispetto delle norme di progettazione stradale, linee guida e di indirizzo agli enti proprietari di strade ed ai progettisti, concernenti la progettazione e la costruzione di infrastrutture stradali e arredi urbani, finalizzate anche alla sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote. 4. Le caratteristiche tecniche, costruttive e funzionali delle strade sono definite con decreti del Ministero delle infrastrutture e	**Art. 13, comma 1** 1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio nazionale delle ricerche, emana entro un anno dalla entrata in vigore del presente codice, sulla base della classificazione di cui all'art. 2, le norme funzionali e geometriche per la costruzione, il controllo e il collaudo delle strade, dei relativi impianti e servizi. (*omissis*)	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

dei trasporti.		
Articolo 255 *Classificazione della rete stradale e rilevazione del traffico* 1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 19, in caso di adozione dei provvedimenti di cui all'articolo 254, comma 2, secondo periodo, gli enti proprietari delle strade rivedono la classificazione della rete stradale di loro competenza entro un anno dalla adozione dei medesimi provvedimenti. Gli stessi enti proprietari provvedono alla declassificazione delle strade di loro competenza, quando le stesse non possiedono più le caratteristiche previste dall'Allegato VII.1. 2. Ai fini del trasferimento delle strade tra enti proprietari e dei conseguenti provvedimenti di classificazione e declassificazione, si applicano le disposizioni del regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.	**Art. 13, comma 5** 5. Gli enti proprietari delle strade devono classificare la loro rete entro un anno dalla emanazione delle norme di cui al comma 4. Gli stessi enti proprietari provvedono alla declassificazione delle strade di loro competenza, quando le stesse non possiedono più le caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali di cui all'art. 2, comma 2. **Art. 4, comma 1 Reg. Es. Cds (DPR 495/1992)** 1. Qualora per variazioni di itinerario o per varianti alle strade esistenti, si rende necessario il trasferimento di strade, o di tronchi di esse, fra gli enti proprietari, fatto salvo quando previsto all'art. 3, si provvede a norma dei commi seguenti.	

CAPO II
DELL'USO SPECIFICO DELLE STRADE

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 256 *Fasce di rispetto, accessi, attraversamenti e condotta delle acque* 1. Ai fini del rispetto degli obblighi di cui agli articoli 38, 39 e 44 e tenuto conto della classificazione di cui all'articolo 254, il regolamento da adottarsi ai sensi dell'articolo 289 determina le distanze dal confine stradale ai fini della disciplina delle fasce di rispetto, degli accessi, attraversamenti e condotta delle acque, prevedendo altresì una particolare disciplina per le aree fuori dai centri abitati ma entro le zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici. Nel medesimo regolamento sono disciplinati le pertinenze di cui all'articolo 257, i passi carrabili e le modalità di segnalazione, gli accessi, gli attraversamenti, l'uso della sede stradale, le piantagioni e siepi, i fabbricati, muri e opere di sostegno, la manutenzione delle ripe e la condotta delle acque e canali artificiali nonché i manufatti sui medesimi. Restano comunque ferme le disposizioni di cui agli articoli 892 e 893 del codice civile.	**Art. 16, comma 1** 1. Ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti con le proprietà stradali fuori dei centri abitati è vietato: a) aprire canali, fossi ed eseguire qualunque escavazione nei terreni laterali alle strade; b) costruire, ricostruire o ampliare, lateralmente alle strade, edificazioni di qualsiasi tipo e materiale; c) impiantare alberi lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni ovvero recinzioni. Il regolamento, in relazione alla tipologia dei divieti indicati, alla classificazione di cui all'art. 2, comma 2, nonché alle strade vicinali, determina le distanze dal confine stradale entro le quali vigono i divieti di cui sopra, prevedendo, altresì, una particolare disciplina per le aree fuori dai centri abitati ma entro le zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici. Restano comunque ferme le disposizioni di cui agli articoli 892 e 893 del codice civile.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

2. Fuori dai centri abitati possono essere definite deroghe per le sedi stradali ubicate su ponti, su viadotti o in gallerie, ovvero in presenza di particolari circostanze o di condizioni orografiche. Tali deroghe, anche con riguardo alle diverse tipologie di divieto, sono disciplinate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. 3. In deroga a quanto previsto dal comma 1, all'interno delle fasce di rispetto in rettilineo sulle strade di tipo A e B, come definite dall'Allegato VII.1, è consentita la realizzazione delle infrastrutture di comunicazione elettronica di cui all'articolo 44, comma 1, del decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, che, per le caratteristiche di ubicazione e la presenza di meccanismi di sicurezza, non interferiscono con la sicurezza della circolazione, con la tutela dell'incolumità e con le esigenze connesse agli ampliamenti e alla manutenzione dell'infrastruttura. Ai fini del presente comma è acquisito il parere dell'ente gestore, che può imporre prescrizioni per conformare il progetto alle specifiche esigenze di cui al primo periodo. Le caratteristiche di cui al presente comma sono definite nel regolamento da adottarsi ai sensi dell'articolo 289. In caso di sopravvenute esigenze di ampliamento o di necessità di manutenzione della	**Art. 16, comma 1-bis** 1-bis. Le disposizioni di cui al comma 1 possono essere derogate per le sedi stradali ubicate su ponti, su viadotti o in gallerie, ovvero in presenza di particolari circostanze o di condizioni orografiche. Tali deroghe, anche con riguardo alle diverse tipologie di divieto, sono disciplinate con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. **Nuova introduzione**	**La disposizione è volta a favorire lo sviluppo delle infrastrutture di comunicazione elettronica lungo la rete stradale strategica, consentendone l'installazione nelle fasce di rispetto quando compatibile con la sicurezza della circolazione e con le esigenze di gestione, manutenzione e ampliamento delle infrastrutture viarie.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

strada o dell'autostrada, l'infrastruttura è rimossa a cura e spese dell'istante e ricollocata al di fuori della fascia di rispetto, ove si accerti l'impossibilità di collocarla in altro punto della fascia di rispetto medesima.		
Articolo 257 *Pertinenze* 1. Le pertinenze stradali si distinguono in pertinenze di esercizio e pertinenze di servizio. 2. Sono pertinenze di esercizio quelle che costituiscono parte integrante della strada o ineriscono permanentemente alla sede stradale. 3. Sono pertinenze di servizio le aree di servizio, con i relativi manufatti per il rifornimento e la ricarica dei veicoli ed il ristoro degli utenti, le aree di parcheggio, le aree ed i fabbricati per la manutenzione delle strade o comunque destinati dall'ente proprietario della strada in modo permanente ed esclusivo al servizio della strada e dei suoi utenti. Le pertinenze di servizio sono determinate, secondo le modalità fissate nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, dall'ente proprietario della strada in modo da non intralciare la circolazione o limitare la visibilità. 4. Le pertinenze costituite da aree di servizio, da aree per la ricarica dei veicoli	**Art. 24 commi 2, 3, 4, 5 e 5-bis** 2. Le pertinenze stradali sono regolate dalle presenti norme e da quelle del regolamento e si distinguono in pertinenze di esercizio e pertinenze di servizio. 3. Sono pertinenze di esercizio quelle che costituiscono parte integrante della strada o ineriscono permanentemente alla sede stradale. 4. Sono pertinenze di servizio le aree di servizio, con i relativi manufatti per il rifornimento e la ricarica dei veicoli ed il ristoro degli utenti, le aree di parcheggio, le aree ed i fabbricati per la manutenzione delle strade o comunque destinati dall'ente proprietario della strada in modo permanente ed esclusivo al servizio della strada e dei suoi utenti. (*omissis*) 5. Le pertinenze costituite da aree di servizio, da aree per la ricarica dei veicoli da aree di parcheggio e da fabbricati destinate al ristoro possono appartenere anche a soggetti diversi dall'ente proprietario ovvero essere affidate dall'ente proprietario in concessione a terzi secondo le condizioni stabilite dal regolamento.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

da aree di parcheggio e da fabbricati destinate al ristoro possono appartenere anche a soggetti diversi dall'ente proprietario ovvero essere affidate dall'ente proprietario in concessione a terzi secondo le condizioni stabilite nel regolamento da adottarsi ai sensi dell'articolo 289. 5. Per esigenze di sicurezza della circolazione stradale connesse alla congruenza del progetto autostradale, le pertinenze di servizio relative alle autostrade sono previste, secondo le modalità fissate dall'Autorità di regolazione dei trasporti, sentita l'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, dai progetti dell'ente proprietario ovvero, se individuato, del concessionario e approvate dal concedente, nel rispetto delle disposizioni in materia di affidamento dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio autostradali di cui all'articolo 11, comma 5-ter, della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e delle norme che disciplinano l' installazione e la gestione di stazioni di ricarica elettrica e d'intesa con le regioni, esclusivamente per i profili di competenza regionale.	5-bis. Per esigenze di sicurezza della circolazione stradale connesse alla congruenza del progetto autostradale, le pertinenze di servizio relative alle strade di tipo A) sono previste, secondo le modalità fissate dall'Autorità di regolazione dei trasporti, sentita l'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali di cui all'articolo 36 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, dai progetti dell'ente proprietario ovvero, se individuato, del concessionario e approvate dal concedente, nel rispetto delle disposizioni in materia di affidamento dei servizi di distribuzione di carbolubrificanti e delle attività commerciali e ristorative nelle aree di servizio autostradali di cui al comma 5-ter dell'articolo 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, e successive modificazioni, e delle norme che disciplinano l'installazione e la gestione di stazioni di ricarica elettrica e d'intesa con le regioni, esclusivamente per i profili di competenza regionale.	
Articolo 258 *Delimitazione del centro abitato* 1. La delimitazione del centro abitato ai	**Art. 5 Reg. Es Cds (DPR 495/1992)** 3. (*omissis*) La delimitazione del centro	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

sensi dell'articolo 21 individua i limiti territoriali di applicazione delle diverse discipline previste dal codice all'interno ed all'esterno del centro abitato. Le regole per l'individuazione del centro abitato sono riportate nel regolamento attuativo di cui all'articolo 289, che reca, altresì, la relativa segnaletica.	abitato individua pertanto i limiti territoriali di applicazione delle diverse discipline previste dal codice e dal presente regolamento all'interno ed all'esterno del centro abitato.	
Articolo 259 *Occupazione della sede stradale* 1. Sulle strade urbane di quartiere, sulle strade urbane ciclabili, sulle strade locali e sugli itinerari ciclopedonali l'occupazione della carreggiata può essere autorizzata dall'ente proprietario o gestore della strada a condizione che sia predisposto un itinerario alternativo per il traffico ovvero, nelle zone di rilevanza storico-ambientale, a condizione che essa non determini intralcio alla circolazione o pregiudizio della sicurezza stradale.	**Art. 20, comma 1** 1. (*omissis*) sulle strade di tipo E) ed F) l'occupazione della carreggiata può essere autorizzata a condizione che venga predisposto un itinerario alternativo per il traffico ovvero, nelle zone di rilevanza storico-ambientale, a condizione che essa non determini intralcio alla circolazione o pregiudizio della sicurezza stradale.	**La disposizione estende l'attuale previsione anche le strade urbane ciclabili (articolo 2 lett. e-bis del vigente codice) e gli itinerari urbani ciclopedonali (articolo 2, lett. f-bis del vigente codice).**
Articolo 260 *Opere, depositi e cantieri stradali* 1. Le modalità di svolgimento dei lavori nei cantieri stradali, gli strumenti per la delimitazione e la segnalazione dei cantieri, per la segnalazione della visibilità di giorno e di notte del personale addetto ai lavori, nonché per la regolazione del traffico sono definiti con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La	**Art. 21, comma 3** 3. Il regolamento stabilisce le norme relative alle modalità ed ai mezzi per la delimitazione e la segnalazione dei cantieri, alla realizzabilità della visibilità sia di giorno che di notte del personale addetto ai lavori, nonché agli accorgimenti necessari per la regolazione del traffico, nonché le modalità di svolgimento dei lavori nei	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

prescritta segnaletica è contenuta nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289.	cantieri stradali.	
Articolo 261 *Fabbricati, muri e opere di sostegno* 1. I fabbricati ed i muri di qualunque genere fronteggianti le strade devono essere conservati in modo da non compromettere l'incolumità pubblica e da non arrecare danno alle strade ed alle relative pertinenze. 2. Salvi i provvedimenti che, nei casi contingibili ed urgenti, possono essere adottati dal sindaco a tutela della pubblica incolumità, il Prefetto, sentito l'ente proprietario o concessionario, può ordinare la demolizione o il consolidamento a spese dello stesso proprietario dei fabbricati e dei muri che minacciano rovina se il proprietario, nonostante la diffida, non abbia provveduto a compiere le opere necessarie. 3. La costruzione e la riparazione delle opere di sostegno lungo le strade ed autostrade, qualora esse servano unicamente a difendere ed a sostenere i fondi adiacenti, sono a carico dei proprietari dei fondi stessi. Qualora le medesime opere siano finalizzate alla stabilità o alla conservazione delle strade od autostrade, la costruzione o riparazione è a carico dell'ente proprietario della strada. La ripartizione delle spese è	**Art. 30 commi 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7** 1. I fabbricati ed i muri di qualunque genere fronteggianti le strade devono essere conservati in modo da non compromettere l'incolumità pubblica e da non arrecare danno alle strade ed alle relative pertinenze. 2. Salvi i provvedimenti che nei casi contingibili ed urgenti possono essere adottati dal sindaco a tutela della pubblica incolumità, il prefetto sentito l'ente proprietario o concessionario, può ordinare la demolizione o il consolidamento a spese dello stesso proprietario dei fabbricati e dei muri che minacciano rovina se il proprietario, nonostante la diffida, non abbia provveduto a compiere le opere necessarie. 4. La costruzione e la riparazione delle opere di sostegno lungo le strade ed autostrade, qualora esse servano unicamente a difendere ed a sostenere i fondi adiacenti, sono a carico dei proprietari dei fondi stessi; se hanno per scopo la stabilità o la conservazione delle strade od autostrade, la costruzione o riparazione è a carico dell'ente proprietario della strada. 5. La spesa si divide in ragione dell'interesse quando l'opera abbia	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

proporzionale all'interesse perseguito, laddove lo stesso interesse sia promiscuo, secondo le modalità definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita l'ANAS per le strade statali ed autostrade. Per le strade diverse da quelle del terzo periodo i criteri di ripartizione delle spese sono definiti con decreto del Presidente della regione. 4. La costruzione di opere di sostegno che servono unicamente a difendere e a sostenere i fondi adiacenti, effettuata in sede di costruzione di nuove strade, è a carico dell'ente cui appartiene la strada, fermo restando a carico dei proprietari dei fondi l'obbligo e l'onere di manutenzione e di eventuale riparazione o ricostruzione di tali opere. In caso di mancata esecuzione si provvede ai sensi del comma 2.	scopo promiscuo. Il riparto della spesa è fatto con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta dell'ufficio periferico dell'A.N.A.S., per le strade statali ed autostrade e negli altri casi con decreto del presidente della regione, su proposta del competente ufficio tecnico. 6. La costruzione di opere di sostegno che servono unicamente a difendere e a sostenere i fondi adiacenti, effettuata in sede di costruzione di nuove strade, è a carico dell'ente cui appartiene la strada, fermo restando a carico dei proprietari dei fondi l'obbligo e l'onere di manutenzione e di eventuale riparazione o ricostruzione di tali opere. 3. In caso di inadempienza nel termine fissato, l'autorità competente ai sensi del comma 2 (*omissis).*	
Articolo 262 *Condotta delle acque, canali artificiali e manufatti sui medesimi* 1. Coloro che hanno diritto di condurre acque nei fossi delle strade sono tenuti a provvedere alla conservazione del fosso e, in difetto, a corrispondere all'ente proprietario della strada le spese necessarie per la manutenzione del fosso e per la riparazione degli eventuali danni non causati da terzi. 2. Fermo restando quanto previsto nei commi 4, 5, 6 e 7, coloro che hanno	**Art. 32 commi 1, 2 e 3** 1. Coloro che hanno diritto di condurre acque nei fossi delle strade sono tenuti a provvedere alla conservazione del fosso e, in difetto, a corrispondere all'ente proprietario della strada le spese necessarie per la manutenzione del fosso e per la riparazione degli eventuali danni non causati da terzi. 2. Salvo quanto è stabilito nell'art. 33, coloro che hanno diritto di attraversare	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

diritto di attraversare le strade con corsi o condotte d'acqua hanno l'obbligo di costruire e di mantenere i ponti e le opere necessari per il passaggio e per la condotta delle acque ed eseguire e mantenere le altre opere d'arte, anche a monte e a valle della strada, che siano o si rendano necessarie per l'esercizio della concessione e per ovviare ai danni che dalla medesima possono derivare alla strada stessa. Tali opere devono essere costruite secondo le prescrizioni tecniche contenute nel disciplinare allegato all'atto di concessione rilasciato dall'ente proprietario della strada e sotto la sorveglianza dello stesso. 3. L' irrigazione dei terreni laterali deve essere regolata in modo che le acque non cadano sulla sede stradale né comunque intersechino questa e le sue pertinenze, al fine di evitare qualunque danno al corpo stradale o pericolo per la circolazione. A tale regolamentazione sono tenuti gli aventi diritto sui terreni laterali, sui quali si effettua l'irrigazione. In caso di inadempienza, l'ente proprietario della strada diffida i soggetti obbligati ad adempiere e procede d'ufficio all'esecuzione, in caso di inerzia, all'esecuzione delle opere necessarie per il raggiungimento delle finalità di cui ai commi 1, 2 e 3, addebitando ai soggetti obbligati le relative spese.	le strade con corsi o condotte d'acqua hanno l'obbligo di costruire e di mantenere i ponti e le opere necessari per il passaggio e per la condotta delle acque; devono, altresì, eseguire e mantenere le altre opere d'arte, anche a monte e a valle della strada, che siano o si rendano necessarie per l'esercizio della concessione e per ovviare ai danni che dalla medesima possono derivare alla strada stessa. Tali opere devono essere costruite secondo le prescrizioni tecniche contenute nel disciplinare allegato all'atto di concessione rilasciato dall'ente proprietario della strada e sotto la sorveglianza dello stesso. 3. L'irrigazione dei terreni laterali deve essere regolata in modo che le acque non cadano sulla sede stradale né comunque intersechino questa e le sue pertinenze, al fine di evitare qualunque danno al corpo stradale o pericolo per la circolazione. A tale regolamentazione sono tenuti gli aventi diritto sui terreni laterali, sui quali si effettua l'irrigazione. **Art. 32 comma 4** 4. L'ente proprietario della strada, nel caso che i soggetti di cui ai commi 1 e 2 non provvedano a quanto loro imposto, ingiunge ai medesimi l'esecuzione delle opere necessarie per il raggiungimento delle finalità di cui ai precedenti commi. In caso di inottemperanza vi provvede d'ufficio, addebitando ai soggetti obbligati le relative spese.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

4. I proprietari e gli utenti di canali artificiali in prossimità del confine stradale hanno l'obbligo di porre in essere tutte le misure di carattere tecnico idonee ad impedire l'afflusso delle acque sulla sede stradale e ogni conseguente danno al corpo stradale e alle fasce di pertinenza. Gli oneri di manutenzione e rifacimento di manufatti stradali esistenti sopra canali artificiali sono a carico dei proprietari e degli utenti di questi, a meno che ne provino la preesistenza alla realizzazione della strada ovvero non abbiano titolo o possesso in contrario. In caso di inadempienza, l'ente proprietario della strada diffida i soggetti obbligati ad adempiere e procede d'ufficio all'esecuzione, in caso di inerzia, all'esecuzione delle opere necessarie per il raggiungimento delle finalità di cui ai commi 1, 2 e 3, addebitando ai soggetti obbligati le relative spese. 5. I manufatti a struttura portante in legname esistenti sui canali artificiali che attraversano la strada devono, nel caso di	**Art. 33, commi 1 e 2** 1. I proprietari e gli utenti di canali artificiali in prossimità del confine stradale hanno l'obbligo di porre in essere tutte le misure di carattere tecnico idonee ad impedire l'afflusso delle acque sulla sede stradale e ogni conseguente danno al corpo stradale e alle fasce di pertinenza. 2. Gli oneri di manutenzione e rifacimento di manufatti stradali esistenti sopra canali artificiali sono a carico dei proprietari e degli utenti di questi, a meno che ne provino la preesistenza alle strade-*(omissis)*. **Art. 32 comma 4** 4. L'ente proprietario della strada, nel caso che i soggetti di cui ai commi 1 e 2 non provvedano a quanto loro imposto, ingiunge ai medesimi l'esecuzione delle opere necessarie per il raggiungimento delle finalità di cui ai precedenti commi. In caso di inottemperanza vi provvede d'ufficio, addebitando ai soggetti obbligati le relative spese. **Art. 33, commi 3, 4, 5 e 6** 3. I manufatti a struttura portante in legname esistenti sui canali artificiali che attraversano la strada devono, nel caso di ricostruzione, essere eseguiti con strutture murarie o in cemento armato, in ferro o miste secondo le indicazioni e le prescrizioni tecniche	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

ricostruzione, essere eseguiti con strutture murarie o in cemento armato, in ferro o miste secondo le indicazioni e le prescrizioni tecniche dell'ente proprietario della strada in relazione ai carichi ammissibili per la strada interessata. Non sono comprese in questa disposizione le opere ricadenti in località soggette a servitù militari per le quali si ravvisa l'opportunità di provvedere diversamente. 6. La ricostruzione dei manufatti in legname con le strutture e con le prescrizioni di cui al comma 5, e la loro manutenzione, è obbligatoria da parte dei proprietari o utenti delle acque ed è a loro spese: a) quando occorre spostare o allargare le strade attraversate da canali artificiali; b) quando, a giudizio dell'ente proprietario, i manufatti presentano condizioni di insufficiente sicurezza. 7. In caso di ampliamento dei manufatti di ogni altro tipo, per dar luogo all'allargamento della sede stradale, il relativo costo è a carico dell'ente proprietario della strada, fermo restando a carico dei proprietari, possessori o utenti delle acque l'onere di manutenzione dell'intero manufatto.	dell'ente proprietario della strada in relazione ai carichi ammissibili per la strada interessata. Non sono comprese in questa disposizione le opere ricadenti in località soggette a servitù militari per le quali si ravvisa l'opportunità di provvedere diversamente. 4. La ricostruzione dei manufatti in legname con le strutture e con le prescrizioni sopra indicate è obbligatoria da parte di proprietari o utenti delle acque ed è a loro spese: a) quando occorre spostare o allargare le strade attraversate da canali artificiali; b) quando, a giudizio dell'ente proprietario, i manufatti presentano condizioni di insufficiente sicurezza. - 6. In caso di ampliamento dei manufatti di ogni altro tipo, per dar luogo all'allargamento della sede stradale, il relativo costo è a carico dell'ente proprietario della strada, fermo restando a carico dei proprietari, possessori o utenti delle acque l'onere di manutenzione dell'intero manufatto.	
Articolo 263		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Manutenzione delle ripe 1. I proprietari devono mantenere le ripe dei fondi laterali alle strade, sia a valle che a monte delle medesime, in stato tale da impedire franamenti o cedimenti del corpo stradale, ivi comprese le opere di sostegno di cui all'articolo 7.II.6, lo scoscendimento del terreno, l'ingombro delle pertinenze e della sede stradale in modo da prevenire la caduta di massi o di altro materiale sulla strada. Gli stessi realizzano, altresì, ove occorrono, le necessarie opere di mantenimento ed evitare di eseguire interventi che possono causare i predetti eventi.	**Art. 31, comma 1** 1. I proprietari devono mantenere le ripe dei fondi laterali alle strade, sia a valle che a monte delle medesime, in stato tale da impedire franamenti o cedimenti del corpo stradale, ivi comprese le opere di sostegno di cui all'art. 30, lo scoscendimento del terreno, l'ingombro delle pertinenze e della sede stradale in modo da prevenire la caduta di massi o di altro materiale sulla strada. Devono altresì realizzare, ove occorrono, le necessarie opere di mantenimento ed evitare di eseguire interventi che possono causare i predetti eventi.	

CAPO III
DELLA PUBBLICITA'

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Articolo 264 *Autorizzazioni per la collocazione di pubblicità* 1. La collocazione di cartelli, manifesti o di qualsiasi mezzo pubblicitario lungo le strade, anche su suolo privato, o in vista di esse, ad eccezione delle isole di traffico delle intersezioni canalizzate ove è vietata la posa di qualunque installazione diversa dalla prescritta segnaletica, è subordinata al rilascio dell'autorizzazione da parte dell'ente proprietario della strada ovvero, all'interno dei centri abitati, da parte dei comuni, salvo il preventivo nulla osta tecnico dell'ente proprietario.	**Art. 5 Decreto-legge 19 febbraio 2026, n. 19, convertito con modificazioni dalla L. 20 aprile 2026, n. 50** 2. La collocazione dei mezzi pubblicitari di cui all'articolo 23 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, lungo le strade, anche su suolo privato, o in vista di esse, ad eccezione delle isole di traffico delle intersezioni canalizzate, ove è vietata la posa di qualunque installazione diversa dalla prescritta segnaletica, è subordinata alla presentazione della segnalazione certificata di inizio attività (SCIA), di cui agli articoli 19 e 19-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, allo sportello unico per le attività produttive (SUAP) del comune ove è svolta l'attività, fermo restando il rispetto dei requisiti di cui all'articolo 23, comma 1, del predetto codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, nonché dei requisiti e criteri previsti dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e dai regolamenti comunali o dell'ente proprietario della strada. **Art. 23** 1.*(omissis)* Sulle isole di traffico delle intersezioni canalizzate è vietata la posa di qualunque installazione diversa dalla prescritta segnaletica. **Art. 23** 1. Lungo le strade o in vista di esse è vietato	**La riformulazione riprende la disciplina vigente e circoscrive la SCIA soltanto alle insegne di esercizio, in**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

2. Fermo restando quanto previsto dal comma 1, la collocazione di insegne di esercizio lungo le strade, anche su suolo privato, o in vista di esse, ad eccezione delle isole di traffico delle intersezioni canalizzate ove è vietata la posa di qualunque installazione diversa dalla prescritta segnaletica, è subordinata alla presentazione della segnalazione certificata di inizio attività (SCIA), di cui agli articoli 19 e 19-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, allo sportello unico per le attività produttive (SUAP) del Comune ove è svolta l'attività. Ai fini del primo periodo, si tiene conto dell'esigenza di evitare che le insegne di esercizio per le quali si presenta la SCIA, per dimensioni, forma, colori, disegno e ubicazione possano ingenerare confusione con la segnaletica stradale, ovvero renderne difficile la comprensione, ridurne la visibilità o l'efficacia, ovvero arrecare disturbo visivo agli utenti della strada o distrarne l'attenzione con conseguente pericolo per la sicurezza della circolazione. Le stesse non devono costituire ostacolo o, comunque, impedimento alla	collocare insegne, cartelli, manifesti, impianti di pubblicità o propaganda, segni orizzontali reclamistici, sorgenti luminose, visibili dai veicoli transitanti sulle strade, che per dimensioni, forma, colori, disegno e ubicazione possono ingenerare confusione con la segnaletica stradale, ovvero possono renderne difficile la comprensione o ridurne la visibilità o l'efficacia, ovvero arrecare disturbo visivo agli utenti della strada o distrarne l'attenzione con conseguente pericolo per la sicurezza della circolazione; in ogni caso, detti impianti non devono costituire ostacolo o, comunque, impedimento alla circolazione delle persone invalide. Sono, altresì, vietati i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari rifrangenti, nonché le sorgenti e le pubblicità luminose che possono produrre abbagliamento. **Art. 5 Decreto-legge 19 febbraio 2026, n. 19, convertito con modificazioni dalla L. 20 aprile 2026, n. 50** 2. (*omissis*) La SCIA di cui al primo periodo è corredata di un'asseverazione del tecnico abilitato. Nel caso in cui l'ente proprietario della strada non sia il comune, il SUAP, ai sensi del suddetto articolo 19-bis della legge n. 241 del 1990, trasmette immediatamente la SCIA all'ente proprietario della strada al fine di consentire, per quanto di competenza, il controllo sulla sussistenza dei requisiti e dei presupposti per lo svolgimento dell'attività e la presentazione, almeno cinque giorni prima della scadenza del termine di sessanta giorni	**accoglimento di quanto richiesto in sede di consultazione.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

circolazione delle persone invalide, e non possono produrre abbagliamento. Resta fermo, altresì, il rispetto dei requisiti e dei criteri previsti dai regolamenti comunali o dell'ente proprietario della strada. La SCIA di cui al primo periodo è corredata da un'asseverazione del tecnico abilitato. Nel caso in cui l'ente proprietario della strada non sia il Comune, il SUAP, ai sensi del suddetto articolo 19-bis della legge n. 241 del 1990, la trasmette immediatamente all'ente proprietario della strada, al fine di consentire, per quanto di competenza, il controllo sulla sussistenza dei requisiti e dei presupposti per lo svolgimento dell'attività e la presentazione, almeno cinque giorni prima della scadenza dei termini di sessanta giorni dal ricevimento della SCIA da parte del SUAP, di eventuali proposte motivate per l'adozione dei provvedimenti ivi previsti. Sono fatte salve le prescrizioni specifiche per le aree sottoposte a vincolo storico-artistico o paesaggistico, per le quali resta necessaria la preventiva autorizzazione. In caso di violazione delle disposizioni del presente comma, fermo restando quanto	dal ricevimento della SCIA da parte del SUAP, di eventuali proposte motivate per l'adozione dei provvedimenti ivi previsti. Sono fatte salve le prescrizioni specifiche per le aree sottoposte a vincolo storico-artistico o paesaggistico, per le quali resta necessaria la preventiva autorizzazione. In caso di violazione delle disposizioni del presente articolo, si applicano le sanzioni previste dall'articolo 19, commi 3 e 4, della legge n. 241 del 1990. **Art. 23, comma 6** 6. Il regolamento stabilisce le norme per le dimensioni, le caratteristiche, l'ubicazione dei mezzi pubblicitari lungo le strade, le fasce di pertinenza e nelle stazioni di servizio e di rifornimento di carburante. Nell'interno dei centri abitati, nel rispetto di quanto previsto dal comma 1, i comuni hanno la facoltà di concedere deroghe alle norme relative alle distanze minime per il posizionamento dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari, nel rispetto delle esigenze di sicurezza della circolazione stradale. **Nuova introduzione**	**È stata inserita una disposizione relativa ai mezzi pubblicitari con tecnologia tridimensionale.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

previsto dagli articoli 43 e 130, comma 9, si applicano le disposizioni dell'articolo 19, commi 3 e 4, della legge 7 agosto 1990, n. 241.	**Nuova introduzione**	**È stata inserita una disposizione relativa alla durata delle autorizzazioni rilasciate ai sensi del nuovo comma 1.**
3. Il regolamento da adottarsi ai sensi dell'articolo 289 stabilisce le dimensioni, le caratteristiche, l'ubicazione dei mezzi pubblicitari lungo le strade, le fasce di pertinenza e nelle stazioni di servizio e di rifornimento di carburante. Nell'interno dei centri abitati, nel rispetto di quanto previsto dal comma 1, i comuni hanno la facoltà di concedere deroghe alle norme relative alle distanze minime per il posizionamento dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari anche digitali, a messaggio variabile e con tecnologia tridimensionale, nel rispetto delle esigenze di sicurezza della circolazione stradale e delle condizioni di cui al citato regolamento.	**Art. 23 comma 4-quater** 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. **Art. 23, comma 5** 5. Quando i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari collocati su una strada sono visibili da un'altra strada appartenente ad ente diverso, l'autorizzazione è subordinata al preventivo nulla osta di quest'ultimo. I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari posti lungo le sedi ferroviarie, quando siano visibili dalla strada, sono soggetti alle disposizioni del presente articolo e la loro collocazione viene autorizzata dall'Ente Ferrovie dello Stato, previo nulla osta dell'ente proprietario della strada.	
Il posizionamento di cartelli o di altri mezzi pubblicitari con tecnologia tridimensionale è ammesso solo nelle aree pedonali. Il regolamento di cui al primo periodo	**Art. 23, comma 8** 8. (*omissis*) La pubblicità fonica sulle strade è consentita agli utenti autorizzati e nelle forme stabilite dal regolamento. Nei centri abitati, per ragioni di pubblico interesse, i comuni	**È stata inserita una disposizione relativa alla**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

individua, altresì, i tratti di marciapiedi ove è consentita, l'apposizione dei segni reclamistici orizzontali e le relative modalità, determinando le forme, le dimensioni, i colori consentiti e garantendo che i segni non costituiscano un rialzo della piattaforma del marciapiede e vengano realizzati con superfici antiscivolo. 4. La durata delle autorizzazioni rilasciata ai sensi del comma 1 è determinata dall'autorità competente in un minimo di sei anni, in caso di mezzi di natura permanente. La durata temporale delle autorizzazioni relative ai mezzi di natura temporanea è determinata dall' autorità competente in un massimo di dodici mesi. L'autorizzazione è sempre rinnovabile e può essere sempre revocata, qualora successivamente al rilascio della stessa vengano meno le condizioni stabilite nel regolamento di cui al comma 3, ovvero subentrino situazioni in cui la pubblicità medesima è vietata ai sensi dell'articolo 43. 5. Quando i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari collocati su una strada sono visibili da un'altra strada appartenente ad ente diverso,	possono limitarla a determinate ore od a particolari periodi dell'anno. **Nuova introduzione** **Art. 23, comma 10** 10. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può impartire agli enti proprietari delle strade direttive per l'applicazione delle disposizioni del presente articolo e di quelle attuative del regolamento, nonché disporre, a mezzo di propri organi, il controllo dell'osservanza delle disposizioni stesse. **Art. 23, comma 2** 2. (*omissis*) È consentita quella di scritte o insegne pubblicitarie rifrangenti nei limiti e alle condizioni stabiliti dal regolamento, purché sia escluso ogni rischio di abbagliamento o di distrazione dell'attenzione nella guida per i conducenti degli altri veicoli. **Art. 20, comma 3** 3. (*omissis*) Nelle zone di rilevanza storico-ambientale, ovvero quando sussistano particolari caratteristiche geometriche della strada, è ammessa l'occupazione dei marciapiedi a condizione che sia garantita una zona adeguata per la circolazione dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria.	**pubblicità dinamica.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

l'autorizzazione è subordinata al preventivo nulla osta di quest'ultimo. I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari posti lungo le sedi ferroviarie, quando siano visibili dalla strada, sono soggetti alle disposizioni del presente articolo e la loro collocazione viene autorizzata dall'Ente Ferrovie dello Stato, previo nulla osta dell'ente proprietario della strada. 6. La pubblicità fonica sulle strade è consentita agli utenti autorizzati e nelle forme stabilite nel regolamento. Nei centri abitati, per ragioni di pubblico interesse, i comuni possono limitarla a determinare ore od a particolari periodi dell'anno. 7. La pubblicità dinamica effettuata con veicoli in movimento è consentita agli utenti autorizzati e nelle forme stabilite nel regolamento da adottarsi ai sensi dell'articolo 289. 8. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può impartire agli enti proprietari delle strade direttive per l'applicazione delle disposizioni del presente articolo, nonché disporre, a mezzo di propri organi, il controllo dell'osservanza delle		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

disposizioni stesse. 9. Le scritte o insegne pubblicitarie scritte rifrangenti possono essere collocate sui veicoli nei limiti e alle condizioni stabiliti nel regolamento di cui al comma 3, nel rispetto di quanto previsto dal comma 2, quarto periodo. 10. Nelle zone di rilevanza storico-ambientale, ovvero quando sussistano particolari caratteristiche geometriche della strada ed in casi di installazione di impianti pubblicitari, è ammessa l'occupazione dei marciapiedi a condizione che sia garantita una zona adeguata alla circolazione dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria.		

CAPO IV
DELLE AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 265 *Rilascio di autorizzazioni e concessioni* 1. Le autorizzazioni di cui al presente	**Art. 26 commi 1, 2 e 3** 1. Le autorizzazioni di cui al presente	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

titolo sono rilasciate dall'ente proprietario della strada o da altro ente da quest'ultimo delegato o dall'ente concessionario della strada in conformità alle relative convenzioni. L'eventuale delega è comunicata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o al Prefetto se trattasi di ente locale. Per le strade in concessione si provvede in conformità alle relative convenzioni. 2. Per i tratti di strade statali, regionali o provinciali, correnti nell'interno di centri abitati con popolazione inferiore a diecimila abitanti, si procede ai sensi dell'articolo 18, comma 1, lettera i).	titolo sono rilasciate dall'ente proprietario della strada o da altro ente da quest'ultimo delegato o dall'ente concessionario della strada in conformità alle relative convenzioni; l'eventuale delega è comunicata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o al prefetto se trattasi di ente locale. 2. (*omissis*) per le strade in concessione si provvede in conformità alle relative convenzioni. 3. Per i tratti di strade statali, regionali o provinciali, correnti nell'interno di centri abitati con popolazione inferiore a diecimila abitanti, *(omissis).*	
3. Gli impianti sulle strade e sulle relative pertinenze di linee ferroviarie, tramviarie, di speciali tubazioni o altre condotte comunque destinate a servizio pubblico, o anche il solo attraversamento di strade o relative pertinenze con uno qualsiasi degli impianti di cui al presente Capo, sono autorizzati, in caso di assoluta necessità e ove non siano possibili altre soluzioni tecniche, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti R.F.I. s.p.a. o gli altri gestori dell'infrastruttura,, se trattasi di linea ferroviaria, e l'ente proprietario della strada, negli altri casi.	**Art. 26, comma 4** 4. L'impianto su strade e sulle relative pertinenze di linee ferroviarie, tramviarie, di speciali tubazioni o altre condotte comunque destinate a servizio pubblico, o anche il solo attraversamento di strade o relative pertinenze con uno qualsiasi degli impianti di cui sopra, sono autorizzati, in caso di assoluta necessità e ove non siano possibili altre soluzioni tecniche, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, se trattasi di linea ferroviaria, e l'ente proprietario della strada.	**La diposizione è stata integrata prevedendo che siano sentiti RFI S.p.A. o gli altri gestori dell'infrastruttura se si tratta di linea ferroviaria.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

4. Le concessioni per attraversamenti ed uso della sede stradale sono rilasciate soltanto in caso di assoluta necessità, previo accertamento tecnico dell'autorità competente.	**Art. 25, comma 2** 2. Le concessioni sono rilasciate soltanto in caso di assoluta necessità, previo accertamento tecnico dell'autorità competente di cui all'art. 26.	
Articolo 266 *Occupazione del suolo pubblico* 1. I provvedimenti di concessione ed autorizzazione previsti dal presente Capo indicano la somma dovuta per l'occupazione o per l'uso concesso, nonché la durata, che non potrà comunque eccedere gli anni ventinove. L'autorità competente può revocarli o modificarli in qualsiasi momento per sopravvenuti motivi di pubblico interesse o di tutela della sicurezza stradale, senza obbligo di indennizzo. 2. La durata dell'occupazione di suolo stradale per l'impianto di pubblici servizi è fissata in relazione termine fissato per l'ultimazione dei relativi lavori. 3. La somma dovuta per l'uso o l'occupazione delle strade e delle loro pertinenze può essere stabilita dall'autorità competente in annualità ovvero in unica soluzione. 4. Nel determinare la misura della somma si ha riguardo alle soggezioni che derivano alla strada o autostrada, quando la concessione costituisce l'oggetto	**Art. 27, comma 5** 5. I provvedimenti di concessione ed autorizzazione di cui al presente titolo, *(omissis)* indicano *(omissis)* la somma dovuta per l'occupazione o per l'uso concesso, nonché la durata, che non potrà comunque eccedere gli anni ventinove. L'autorità competente può revocarli o modificarli in qualsiasi momento per sopravvenuti motivi di pubblico interesse o di tutela della sicurezza stradale, senza essere tenuta a corrispondere alcun indennizzo. **Art. 27, commi 6, 7, 8 e 9** 6. La durata dell'occupazione di suolo stradale per l'impianto di pubblici servizi è fissata in relazione al previsto o comunque stabilito termine per l'ultimazione dei relativi lavori. 7. La somma dovuta per l'uso o l'occupazione delle strade e delle loro pertinenze può essere stabilita dall'ente proprietario della strada in annualità ovvero in unica soluzione. 8. Nel determinare la misura della somma si ha riguardo alle soggezioni che derivano alla strada o autostrada,	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

principale dell'impresa, al valore economico risultante dal provvedimento di autorizzazione o concessione e al vantaggio che l'utente ne ricava. 5. L'autorità competente al rilascio dei provvedimenti di cui al presente Capo può chiedere un deposito cauzionale. 6. In caso di scadenza del titolo autorizzativo o concessorio senza rinnovo espresso, l'occupazione del suolo stradale o delle sue pertinenze si considera abusiva dalla data di scadenza del titolo. Per il periodo di occupazione senza titolo è dovuta un'indennità commisurata al canone che sarebbe stato dovuto in caso di occupazione legittima, salvo il maggior danno. Resta fermo il potere dell'ente proprietario o gestore della strada di applicare le sanzioni amministrative previste nella tabella 1 di cui all'articolo 121 relative alla violazione dell'articolo 41, commi 1 e 3, nonché di disporre la rimozione dell'occupazione e il ripristino dei luoghi.	quando la concessione costituisce l'oggetto principale dell'impresa, al valore economico risultante dal provvedimento di autorizzazione o concessione e al vantaggio che l'utente ne ricava. 9. L'autorità competente al rilascio dei provvedimenti autorizzatori di cui al presente titolo può chiedere un deposito cauzionale.	**La previsione della debenza di un canone per l'occupazione abusiva conseguente alla scadenza del titolo consentirebbe all'Amministrazione di avere un riferimento certo per riscuotere un canone per l'occupazione, in analogia a quanto previsto per gli enti locali dalla legge 27 dicembre 2019, n. 160, art. 1, comma 819 che include espressamente tra i presupposti per l'applicazione del canone anche l'ipotesi dell'occupazione abusiva *("819. Il presupposto del canone è: a) l'occupazione, anche abusiva, delle aree appartenenti al demanio o al patrimonio indisponibile degli enti e degli spazi soprastanti o sottostanti il suolo pubblico").* La disposizione mira a garantire la**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

		corresponsione di un'indennità per l'utilizzo *sine titulo* del demanio stradale dopo la scadenza dell'autorizzazione o concessione, salvo il maggior danno e fermo restando il potere del proprietario/gestore della strada di applicare le sanzioni amministrative previste dagli artt. 20 e 27 del Codice della Strada, incluso l'ordine di ripristino, quando concretamente possibile. Le due misure hanno, infatti, natura e scopi distinti, essendo le indennità volte ad assicurare il ristoro del canone che avrebbe dovuto essere versato in caso di occupazione autorizzata quale corrispettivo dell'uso esclusivo o speciale del bene pubblico ove, invece, le sanzioni hanno finalità esclusivamente sanzionatorie.

CAPO V
DELLE PISTE E CORSIE CICLABILI

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 267 *Piste ciclabili* 1. Le piste ciclabili così come definite nell'Allegato I.1 si suddividono in: a) piste ciclabili in sede propria; b) piste ciclabili su corsia riservata. 2. La pista ciclabile in sede propria può essere ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili. 3. La pista ciclabile su corsia riservata può essere ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia. La pista ciclabile su corsia riservata può essere ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale. Le caratteristiche tecniche delle piste	**Nuovo inserimento** **Art. 6 D.M. 557 del 1999** 2. La pista ciclabile può essere realizzata: a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili; b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia; c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.	**È stata inserita e ripresa nel nuovo testo la disciplina di cui al D.M. 30 novembre 1999, n. 557 recante *"Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili".*** **Le piste ciclabili sono disciplinate attualmente**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

ciclabili sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.		**nel DM 557/1999, aggiornato e sostituito con un unico allegato per piste e corsie ciclabili.**
Articolo 268 *Corsie ciclabili* 1. Le corsie ciclabili così come definite nell'Allegato I.1, segnalate con le modalità di cui al decreto previsto ai sensi dell'articolo 267, comma 3, sono destinate esclusivamente alla circolazione dei velocipedi ed ai monopattini elettrici, qualora la larghezza sia inferiore a metri 1,30.	**Art. 7 Decreto 557 del 1999** 1. Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedi, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari ad 1,50 m; tale larghezza è riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m. 2. Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, semprechè questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata. 3. Le larghezze di cui ai commi precedenti rappresentano i minimi inderogabili per le piste sulle quali è prevista la circolazione solo di velocipedi a due ruote. Per le piste sulle quali è ammessa la circolazione di velocipedi a tre o più ruote, le suddette dimensioni devono essere opportunamente adeguate tenendo conto dei limiti dimensionali dei velocipedi fissati dall'articolo 50 del decreto legislativo 30	**Si precisano in norma primaria le caratteristiche dimensionali che si ritengono coerenti per garantire una circolazione in sicurezza.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Le caratteristiche delle corsie ciclabili sono definite con il decreto da adottarsi ai sensi dell'articolo 267, comma 3, tenendo conto delle esigenze di sicurezza e dell'ingombro dei velocipedi a due o più ruote e dei complessi costituiti da velocipede e rimorchio.	aprile 1992, n. 285. 4. La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m.	**Per le caratteristiche tecniche è stato previsto queste siano definite con apposito decreto.** **Il riferimento alle esigenze di sicurezza e ingombro è stato recepito a seguito di relativa richiesta in sede di consultazione.**

CAPO VI
DELLA SEGNALETICA STRADALE

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 269 *Segnaletica stradale* 1. La segnaletica stradale comprende i seguenti gruppi: a) segnali verticali; b) segnali orizzontali; c) segnali luminosi; d) segnali ed attrezzature complementari;	**Art. 38, comma 1** 1. La segnaletica stradale comprende i seguenti gruppi: a) segnali verticali; b) segnali orizzontali; c) segnali luminosi; d) segnali ed attrezzature complementari.	
e) segnalazioni manuali.	**Nuovo inserimento**	**Inserito il riferimento anche ai segnali manuali.**
2. La segnaletica di cui al comma 1 è contenuta nel regolamento. 3. Il campo di applicazione obbligatorio della segnaletica stradale comprende le strade di uso pubblico le strade comprese	**Art. 75 Reg. Es. Cds (DPR 495/1992)** 1. Il campo di applicazione delle norme relative ai segnali stradali si estende alle strade pubbliche e alle strade comprese	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

nell'area dei porti, degli aeroporti, degli autoporti, delle università, degli ospedali, dei cimiteri, dei mercati, delle caserme e dei campi militari, tutte le strade di proprietà privata aperte all'uso pubblico nonché di altre aree demaniali aperte al pubblico transito. Nelle aree private non aperte all'uso pubblico l'utilizzo e la posa in opera della segnaletica, ove adottata, devono essere conformi a quanto prescritto nel regolamento di cui al comma 2.	nell'area dei porti, degli aeroporti, degli autoporti, delle università, degli ospedali, dei cimiteri, dei mercati, delle caserme e dei campi militari, nonché di altre aree demaniali aperte al pubblico transito. 2. (*omissis*) su tali strade, se non aperte all'uso pubblico, i segnali sono facoltativi, ma, se usati, devono essere conformi a quelli regolamentari. **Art. 38, comma 10** 10. Il campo di applicazione obbligatorio della segnaletica stradale comprende le strade di uso pubblico e tutte le strade di proprietà privata aperte all'uso pubblico. Nelle aree private non aperte all'uso pubblico, l'utilizzo e la posa in opera della segnaletica, ove adottata, devono essere conformi a quelli prescritti dal regolamento.	
4. La collocazione della segnaletica stradale risponde a criteri di uniformità sul territorio nazionale, fissati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nel rispetto della normativa europea e internazionale vigente.	**Art. 38, comma 6** 6. La collocazione della segnaletica stradale risponde a criteri di uniformità sul territorio nazionale, fissati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nel rispetto della normativa comunitaria e internazionale vigente.	
5. I segnali orizzontali sono usati da soli, con autonomo valore prescrittivo quando non siano previsti altri specifici segnali, ovvero per integrare altri segnali.	**Art. 137, comma 2 Reg. Es. Cds (DPR 495/1992)** 2. I segnali orizzontali sono usati da soli, con autonomo valore prescrittivo quando non siano previsti altri specifici segnali, ovvero per integrare altri segnali.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

6. Il regolamento di cui al comma 2 definisce, per ciascun gruppo, i singoli segnali, i dispositivi o i mezzi segnaletici, nonché la loro denominazione, il significato, i tipi, le caratteristiche tecniche, quali forma, dimensioni, colori, materiali, rifrangenza, illuminazione, le modalità di tracciamento, apposizione ed applicazione, distanze ed altezze, le norme tecniche di impiego, i casi di obbligatorietà. Sono, inoltre, indicate le figure di ogni singolo segnale e le rispettive didascalie costituiscono esplicazione del significato anche ai fini del comportamento dell'utente della strada. I segnali sono, comunque, collocati in modo da non costituire ostacolo o impedimento alla circolazione.	**Art. 38, commi 5 e 9** 5. Nel regolamento sono stabiliti, per ciascun gruppo, i singoli segnali, i dispositivi o i mezzi segnaletici, nonché la loro denominazione, il significato, i tipi, le caratteristiche tecniche (forma, dimensioni, colori, materiali, rifrangenza, illuminazione), le modalità di tracciamento, apposizione ed applicazione (distanze ed altezze), le norme tecniche di impiego, i casi di obbligatorietà. Sono, inoltre, indicate le figure di ogni singolo segnale e le rispettive didascalie costituiscono esplicazione del significato anche ai fini del comportamento dell'utente della strada. I segnali sono, comunque, collocati in modo da non costituire ostacolo o impedimento alla circolazione delle persone invalide.	
Il medesimo regolamento definisce gli spazi da riservare alla installazione dei complessi segnaletici di direzione, in corrispondenza o prossimità delle intersezioni stradali.	9. Il regolamento stabilisce gli spazi da riservare alla installazione dei complessi segnaletici di direzione, in corrispondenza o prossimità delle intersezioni stradali.	
7. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal presente codice, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio	**Art. 41, comma 19-bis** 19-bis. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni amministrative previste dal	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

variabile devono essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificarne il momento di accensione o spegnimento e il regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione, spegnimento o modifica del contenuto del messaggio deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario e il corretto svolgimento delle operazioni stesse. L'orario di effettivo funzionamento registrato deve essere certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC). Nei provvedimenti delle autorità competenti alla regolazione del traffico che impongono obblighi, divieti e limitazioni resi noti mediante i segnali luminosi di prescrizione o segnali a messaggio variabile, devono essere indicati le modalità e i tempi di funzionamento dei segnali e di accensione e spegnimento degli stessi.	presente codice, i segnali luminosi di pericolo e di prescrizione e i segnali a messaggio variabile devono essere dotati di sistemi di controllo a distanza in grado di certificarne il momento di accensione o spegnimento e il regolare funzionamento. Di ogni operazione, anche automatica, di accensione, spegnimento o modifica del contenuto del messaggio deve essere conservata idonea registrazione in grado di certificare l'orario e il corretto svolgimento delle operazioni stesse. L'orario di effettivo funzionamento registrato deve essere certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC). Nei provvedimenti di cui all'articolo 5, comma 3, che impongono obblighi, divieti e limitazioni resi noti mediante i segnali luminosi di prescrizione e i segnali a messaggio variabile, devono essere indicati le modalità e i tempi di funzionamento dei segnali e di accensione e spegnimento degli stessi.	
8. È ammessa la collocazione temporanea di segnali stradali per imporre prescrizioni in caso di emergenza, urgenza e necessità, ivi comprese le attività di ispezioni delle reti e degli impianti tecnologici posti al di sotto della piattaforma stradale. In tal caso, gli utenti della strada devono rispettare le prescrizioni rese note a mezzo di tali segnali, anche se appaiono in contrasto con altre regole della	**Art. 38, comma 3** 3. È ammessa la collocazione temporanea di segnali stradali per imporre prescrizioni in caso di emergenza, urgenza e necessità, ivi comprese le attività di ispezioni delle reti e degli impianti tecnologici posti al di sotto della piattaforma stradale in	**Riformulato al fine di semplificare il procedimento di approvazione e omologazione.** **La parte della segnaletica non soggetta ad approvazione ed omologazione su istanza al MIT, è soggetta a marcatura CE ed al rispetto della norma UNI**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

circolazione. 9. L’approvazione o l’omologazione della segnaletica, le cui caratteristiche geometriche, fotometriche e funzionali non sono contenute nel regolamento di cui al comma 2, dei dispositivi e delle apparecchiature e dei mezzi tecnici per la disciplina di controllo e la regolazione del traffico è subordinata alla presentazione di apposita istanza da parte dell’interessato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, corredata da una relazione tecnica sull'oggetto della richiesta, da certificazioni di enti riconosciuti o laboratori autorizzati su prove alle quali l'elemento è stato già sottoposto, nonché da ogni altro elemento di prova idoneo a dimostrare l'utilità e l'efficienza dell'oggetto di cui si chiede l'omologazione o l'approvazione e presentando almeno due prototipi dello stesso. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti adotta i relativi provvedimenti, previa verifica della rispondenza e della efficacia dell'oggetto di cui si richiede l'omologazione o l’approvazione alle prescrizioni tecniche di riferimento.	deroga a quanto disposto dagli articoli 6 e 7. Gli utenti della strada devono rispettare le prescrizioni rese note a mezzo di tali segnali, anche se appaiono in contrasto con altre regole della circolazione. **Art. 192 commi 1, 2, 3, 4 e 5 Reg. Es. Cds (DPR 495/1992)** 1. Ogni volta che nel codice e nel presente regolamento è prevista la omologazione o la approvazione di segnali, di dispositivi, di apparecchiature, di mezzi tecnici per la disciplina di controllo e la regolazione del traffico, di mezzi tecnici per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, di materiali, attrezzi o quant'altro previsto a tale scopo, di competenza del Ministero dei lavori pubblici, l'interessato deve presentare domanda, in carta legale a tale dicastero, indirizzandola all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, corredata da una relazione tecnica sull'oggetto della richiesta, da certificazioni di enti riconosciuti o laboratori autorizzati su prove alle quali l'elemento è stato già sottoposto, nonché da ogni altro elemento di prova idoneo a dimostrare l'utilità e l'efficienza dell'oggetto di cui si chiede l'omologazione o l'approvazione e presentando almeno due prototipi dello stesso. (*omissis*)	**EN 12899-1.** **Si introduce la possibilità di deroga autorizzata dal MIT.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

In assenza di normativa tecnica nazionale ovvero europea che fissa criteri di omologazione, si procede sempre all'approvazione. Nei casi di omologazione o di approvazione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti autorizza il richiedente alla produzione e commercializzazione del prodotto. L'omologazione o l'approvazione è valida solo a nome del richiedente e non è trasmissibile a soggetti diversi, salvo espressa deroga da autorizzarsi con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	2. L'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale del Ministero dei lavori pubblici accerta, anche mediante prove, e avvalendosi, quando ritenuto necessario, del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la rispondenza e la efficacia dell'oggetto di cui si richiede l'omologazione alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento, e ne omologa il prototipo quando gli accertamenti abbiano dato esito favorevole. (*omissis*) 3. Quando trattasi di richiesta relativa ad elementi per i quali il presente regolamento non stabilisce le caratteristiche fondamentali o particolari prescrizioni, il Ministero dei lavori pubblici approva il prototipo seguendo, per quanto possibile, la procedura prevista dal comma 2. 4. Nei casi di omologazione o di approvazione di prototipi, il Ministero dei lavori pubblici autorizza il richiedente alla produzione e commercializzazione del prodotto. (omissis) 5. La omologazione o la approvazione di prototipi è valida solo a nome del richiedente e non è trasmissibile a soggetti diversi. **Nuova introduzione**	

CAPO VII
DELLE COMPETIZIONI SPORTIVE SULLA STRADA

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 270 *Competizioni sportive su strada* 1. Sulle strade ed aree pubbliche è consentito lo svolgimento di competizioni sportive con veicoli o animali e di competizioni atletiche nel rispetto dei limiti e delle condizioni previste dalla legge. 2. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 272, le competizioni sportive con veicoli a motore, con animali o con veicoli a trazione animale sono soggette al rilascio di una autorizzazione ai sensi dell'articolo 17, comma 1, lettera e), per le competizioni che coinvolgono il territorio di più comuni, ovvero dell'articolo 18, comma 1, lettera m), per le competizioni che coinvolgono il territorio di un singolo comune. Per il rilascio delle autorizzazioni di cui al primo periodo, i promotori presentano apposita istanza almeno quindici giorni prima della manifestazione, per le autorizzazioni di competenza del Sindaco, e almeno trenta giorni prima della manifestazione, per le altre autorizzazioni. Per le competizioni con veicoli a motore, l'autorizzazione è rilasciata previo nulla osta degli enti proprietari delle strade interessate dalla manifestazione.	**Art. 9, commi 1 e 2** 1. Sulle strade ed aree pubbliche sono permesse le competizioni sportive con veicoli o animali e quelle atletiche, nei limiti e alle condizioni previsti dalla legge. Al fine di garantire la sicurezza pubblica e il buon funzionamento del servizio di trasporto pubblico nonché del traffico ordinario, le competizioni sportive con veicoli o animali e quelle atletiche devono essere autorizzate. L'autorizzazione è rilasciata dal comune in cui devono avere luogo le gare atletiche o ciclistiche e le gare con animali o con veicoli a trazione animale. Essa è rilasciata dalla regione o dalla provincia autonoma di Trento o di Bolzano per le gare atletiche o ciclistiche e per le gare con animali o con veicoli a trazione animale che interessano più comuni. Per le gare atletiche o ciclistiche e per le gare con animali o con veicoli a trazione animale che interessano il territorio di	**In merito al regime competenziale per il rilascio delle autorizzazioni, si rinvia alle osservazioni relative all'articolo 1.II.3, comma 1, lettera e).** **Per le competizioni podistiche o ciclistiche è prevista una procedura autorizzativa semplificata. Si prevede infatti una semplice comunicazione, in luogo dell'autorizzazione, da inviare all'ente proprietario**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

3. Per le competizioni sportive atletiche o ciclistiche, i promotori presentano alla regione, ai sensi dell'articolo 17, comma 1, lettera e), per le competizioni che coinvolgono il territorio di più comuni, ovvero al comune, ai sensi dell'articolo 18, comma 1, lettera m), per le competizioni che coinvolgono il territorio di un singolo comune, apposita comunicazione in modalità digitale, secondo le indicazioni definite dall'ente competente. La comunicazione è trasmessa nel rispetto delle scadenze di cui al comma 2, secondo periodo. L'ente competente comunica ai promotori l'eventuale sussistenza di motivi di carattere tecnico ostativi allo svolgimento della competizione e le misure necessarie a disciplinare il transito in sicurezza dei concorrenti, in coerenza con quanto previsto dal comma 4. La comunicazione di eventuali motivi di carattere tecnico ostativi è effettuata, comunque, non oltre il termine di sette giorni antecedenti alla data prevista per la manifestazione, decorso il quale la verifica si intende conclusa con esito favorevole, fatti salvi i provvedimenti resi necessari da sopravvenute e comprovate esigenze di sicurezza o di pubblica incolumità.	più regioni, l'autorizzazione è rilasciata dalla regione o dalla provincia autonoma del luogo di partenza, d'intesa con le altre regioni interessate, che devono rilasciare il nulla osta entro il termine di venti giorni antecedenti alla data di effettuazione della gara. Per le gare con veicoli a motore l'autorizzazione è rilasciata, sentite le federazioni nazionali sportive competenti e dandone tempestiva informazione all'autorità di pubblica sicurezza: dalla regione o dalla provincia autonoma di Trento o di Bolzano per le strade che costituiscono la rete di interesse nazionale; dalla regione per le strade regionali; dalle province e dalle città metropolitane per le strade provinciali; dai comuni per le strade comunali. Nelle autorizzazioni sono precisate le prescrizioni alle quali le gare sono subordinate. Qualora, per i diversi interessi pubblici coinvolti, sia necessario acquisire le autorizzazioni di più enti, può essere indetta una conferenza di servizi ai sensi della legge 7 agosto 1990, n. 241. 2. Le autorizzazioni di cui al comma 1 devono essere richieste dai promotori almeno quindici giorni prima della manifestazione per quelle di competenza del sindaco e almeno trenta giorni prima per le altre.	**della strada.** **In particolare, l'introduzione della previsione della presentazione della comunicazione in formato digitale rappresenta una innovazione coerente con il principio generale di digitalizzazione dei procedimenti amministrativi.** **La disposizione è volta a garantire certezza e tempestività nell'organizzazione delle manifestazioni su strada, evitando ritardi istruttori dell'amministrazione e introducendo un meccanismo di silenzio-assenso tecnico, fermo restando il potere di intervento in presenza di sopravvenute esigenze di sicurezza o di pubblica incolumità.**
4. Nelle ipotesi di cui ai commi 2 e 3, il	**Art. 9, comma 7-bis**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Prefetto, ai sensi dell'articolo 20, comma 2, per le competizioni che coinvolgono il territorio di più comuni, ovvero il Sindaco, ai sensi dell'articolo 18, comma 1, lettera n), per le competizioni che coinvolgono il territorio di un singolo comune, dispone: a) la chiusura della strada per particolari esigenze connesse all'andamento plano-altimetrico del percorso, al numero dei partecipanti, nonché alla velocità dei concorrenti; b) la sospensione temporanea della circolazione in occasione del transito dei partecipanti, nei casi diversi dalla lettera a).	7-bis Salvo che, per particolari esigenze connesse all'andamento plano-altimetrico del percorso, ovvero al numero dei partecipanti, sia necessaria la chiusura della strada, la validità dell'autorizzazione è subordinata, ove necessario, all'esistenza di un provvedimento di sospensione temporanea della circolazione in occasione del transito dei partecipanti. La sospensione temporanea è disposta, per le competizioni che si svolgono interamente nel territorio di un solo comune, dal sindaco e, negli altri casi, dal prefetto.	
5. Nell'ambito temporale ed entro il perimetro di efficacia dei provvedimenti di cui al comma 4, ai concorrenti e ai veicoli di supporto utilizzati per lo svolgimento della competizione si applicano esclusivamente le regole sportive della disciplina di riferimento.	**Nuova introduzione**	**Sono stati esplicitati gli effetti del provvedimento di sospensione della circolazione durante lo svolgimento della competizione, prevedendo che ai concorrenti e ai veicoli al servizio della gara si applichino esclusivamente le pertinenti regole sportive.**
6. Quando necessario per la sicurezza della circolazione, i provvedimenti di cui al comma 4 possono disporre la scorta da parte degli organi di polizia stradale, ovvero, in loro vece o in loro ausilio, del personale abilitato ad effettuare scorta tecnica. Quando è prescritta la scorta di polizia,	**Art. 9, comma 6-bis** 6-bis Quando la sicurezza della circolazione lo renda necessario, nel provvedimento di autorizzazione di competizioni ciclistiche su strada, può essere imposta la scorta da parte di uno degli organi di cui all'articolo 12, comma 1, ovvero, in loro vece o in loro ausilio, di una scorta tecnica effettuata da persone munite di apposita abilitazione. Qualora sia prescritta la scorta di polizia, l'organo adito può autorizzare gli	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

l'organo adito può autorizzare gli organizzatori ad avvalersi, in sua vece o in suo ausilio, della scorta tecnica effettuata a cura di personale abilitato, fissandone le modalità e le prescrizioni. Le modalità di svolgimento della scorta tecnica sono definite con il disciplinare tecnico, approvato con provvedimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'interno, di cui all'articolo 28, comma 7, lettera b). Per le competizioni ciclistiche o podistiche che si svolgono esclusivamente all'interno del territorio di un singolo comune o di comuni limitrofi, previo accordo tra i medesimi, la scorta può essere effettuata dalla polizia municipale, coadiuvata, se necessario, dalla scorta tecnica effettuata con personale abilitato. I veicoli impiegati nei servizi di scorta tecnica alle competizioni ciclistiche su strada sono equipaggiati con appositi dispositivi supplementari di segnalazione visiva e acustica, in conformità a quanto previsto dalla disciplina dei medesimi servizi.	organizzatori ad avvalersi, in sua vece o in suo ausilio, della scorta tecnica effettuata a cura di personale abilitato, fissandone le modalità ed imponendo le relative prescrizioni. **Art. 9, commi 6-ter e 6-quater** 6-ter Con disciplinare tecnico, approvato con provvedimento dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'interno, sono stabiliti (*omissis*) le relative modalità di svolgimento. (*omissis*) 6-quater. Per le competizioni ciclistiche o podistiche, (*omissis*), che si svolgono all'interno del territorio comunale, o di comuni limitrofi, tra i quali vi sia preventivo accordo, la scorta può essere effettuata dalla polizia municipale coadiuvata, se necessario, da scorta tecnica con personale abilitato ai sensi del comma 6-ter.	**Norma di raccordo con la normativa di settore**
7. Lo svolgimento delle competizioni sportive su strada di cui al comma 1 è subordinato alla stipula, da parte degli organizzatori, di un contratto di assicurazione per la	**Art. 9, comma 6** 6. Per tutte le competizioni sportive su strada, l'autorizzazione è altresì subordinata alla stipula, da parte dei promotori, di un contratto di	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

responsabilità civile di cui all'articolo 124 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209. L'assicurazione copre altresì, entro i limiti di garanzia previsti a legislazione vigente, la responsabilità dell'organizzatore e degli altri obbligati per i danni comunque causati alle strade e alle relative attrezzature.	assicurazione per la responsabilità civile di cui all'articolo 124 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209. L'assicurazione deve coprire altresì la responsabilità dell'organizzazione degli altri obbligati per i danni comunque causati alle strade e alle relative attrezzature. I limiti di garanzia sono previsti dalla normativa vigente.	
Articolo 271 *Allenamenti organizzati con biciclette e podistici* 1. Nel corso degli allenamenti organizzati con biciclette o degli allenamenti podistici, gestiti dalle società sportive riconosciute dal CONI, che impegnano più atleti tesserati e che sono svolti su strade periferiche o a bassa intensità di traffico, il personale abilitato ad effettuare la scorta tecnica, laddove presente, può agevolare il transito, svolgendo attività di segnalazione e, ove necessario, di regolazione del traffico al solo scopo di tutelare l'incolumità dei partecipanti e la sicurezza della circolazione. Le attività di segnalazione e regolazione di cui al primo periodo sono svolte nel rispetto del disciplinare tecnico di cui all'articolo 28, comma 1, lettera b). 2. Il personale abilitato ad effettuare la scorta tecnica regola e sovrintende alla marcia dei partecipanti, favorendo le manovre di sorpasso degli altri utenti della strada e, ove necessario, imponendo il temporaneo arresto ai	**Nuova introduzione**	**Introdotta una disciplina specifica per gli allenamenti organizzati, attribuendo al personale di scorta tecnica poteri di segnalazione e regolazione del traffico.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

partecipanti, al fine di agevolare il deflusso dei veicoli in coda.		
Articolo 272 *Specifiche disposizioni in materia di competizioni motoristiche* 1. Per le autorizzazioni relative alle competizioni motoristiche, i promotori richiedono il preventivo nulla osta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, allegando il parere del CONI. Per consentire la definizione del programma annuale delle competizioni di cui è riconosciuto il carattere sportivo e che non determinano gravi limitazioni al servizio di trasporto pubblico, nonché al traffico ordinario, i promotori presentano le richieste di nulla osta di cui al primo periodo entro il 31 dicembre dell'anno precedente. Non è richiesto il preventivo parere del CONI per le manifestazioni di regolarità a cui partecipano veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico, se la velocità media imposta per la parte specifica del percorso soggetta a controllo cronometrico non è superiore a 50 km/h e la manifestazione è organizzata in conformità alle norme tecniche della federazione di competenza. 2. Per le competizioni incluse nel programma di cui al comma 1, i promotori trasmettono	**Art. 9, comma 2** 2. Le autorizzazioni di cui al comma 1 devono essere richieste dai promotori almeno quindici giorni prima della manifestazione per quelle di competenza del sindaco e almeno trenta giorni prima per le altre. **Art. 9, commi 3 e 4** 3. Per le autorizzazioni relative alle competizioni motoristiche i promotori devono richiedere il nulla osta per la loro effettuazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, allegando il preventivo parere del C.O.N.I. Per consentire la formulazione del programma delle competizioni da svolgere nel corso dell'anno, qualora venga riconosciuto il carattere sportivo delle stesse e non si creino gravi limitazioni al servizio di trasporto pubblico, nonché al traffico ordinario, i promotori devono avanzare le loro richieste entro il trentuno dicembre dell'anno precedente. Il preventivo parere del C.O.N.I. non è richiesto per le manifestazioni di regolarità a cui partecipano i veicoli di cui all'articolo 60, purché la velocità imposta sia per tutto il percorso inferiore a 40 km/h e la manifestazione sia organizzata in conformità alle norme tecnico sportive della federazione di competenza.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

apposita istanza di autorizzazione, ai sensi dell'articolo 270, comma 2, almeno trenta giorni prima della data fissata per la competizione. L'autorizzazione è subordinata al rispetto delle norme tecnico-sportive e di sicurezza vigenti e all'esito favorevole del collaudo del percorso di gara e delle relative attrezzature, effettuato da un tecnico dell'ente proprietario della strada, assistito dai rappresentanti dei Ministeri dell'interno, delle infrastrutture e dei trasporti, unitamente ai rappresentanti degli organi sportivi competenti e dei promotori. Il collaudo di cui al secondo periodo sostituisce il nulla osta di cui all'articolo 270, comma 2, terzo periodo. Il collaudo può essere omesso solo quando l'autorizzazione riguarda gare di regolarità e non di velocità per le quali non è ammessa una velocità media superiore ai 50 km/h sulle tratte che interessano strade aperte al traffico e agli 80 km/h sulle tratte che interessano strade chiuse al traffico. 3. Per motivate necessità di inserimento di una nuova manifestazione nel programma di cui al comma 1, prima della presentazione dell'istanza di autorizzazione, ai sensi dell'articolo 270, comma 2, e comunque almeno sessanta giorni prima della competizione, i promotori trasmettono al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la richiesta di nulla osta di cui al comma 1. 4. L'ente competente può autorizzare la	4. L'autorizzazione per l'effettuazione delle competizioni previste dal programma di cui al comma 3 deve essere richiesta, almeno trenta giorni prima della data fissata per la competizione, ed è subordinata al rispetto delle norme tecnico-sportive e di sicurezza vigenti e all'esito favorevole del collaudo del percorso di gara e delle attrezzature relative, effettuato da un tecnico dell'ente proprietario della strada, assistito dai rappresentanti dei Ministeri dell'interno, delle infrastrutture e dei trasporti, unitamente ai rappresentanti degli organi sportivi competenti e dei promotori. Tale collaudo può essere omesso quando, anziché di gare di velocità, si tratti di gare di regolarità per le quali non sia ammessa una velocità media eccedente 50 km/h sulle tratte da svolgersi sulle strade aperte al traffico e 80 km/h sulle tratte da svolgersi sulle strade chiuse al traffico; il collaudo stesso è sempre necessario per le tratte in cui siano consentite velocità superiori ai detti limiti. **Art. 9, commi 5 e 7** 5. Nei casi in cui, per motivate necessità, si debba inserire una competizione non prevista nel programma, i promotori, prima di chiedere l'autorizzazione di cui al comma 4, devono richiedere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il nulla osta di cui al comma 3 almeno	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

variazione della data di svolgimento della manifestazione indicata nel programma quando lo richiedono gli organi sportivi competenti per motivate necessità, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. 5. Al termine di ogni competizione, il Prefetto comunica tempestivamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della predisposizione del programma per l'anno successivo, le risultanze della competizione, precisando eventuali inottemperanze alla autorizzazione, inconvenienti o sinistri.	sessanta giorni prima della competizione. L'autorità competente può concedere l'autorizzazione a spostare la data di effettuazione indicata nel programma quando gli organi sportivi competenti lo richiedano per motivate necessità, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. 7. Al termine di ogni competizione il prefetto comunica tempestivamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della predisposizione del programma per l'anno successivo, le risultanze della competizione precisando le eventuali inadempienze rispetto alla autorizzazione e l'eventuale verificarsi di inconvenienti o incidenti.	

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

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 273 *Trasporti in condizioni di eccezionalità* 1. Salvo quanto previsto per i veicoli agricoli e forestali, per le macchine operatrici e per le macchine mobili non stradali, ai fini dell'applicazione delle disposizioni del presente codice sono considerati trasporti in condizioni di		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

eccezionalità: a) il trasporto di una o più cose indivisibili, in conformità a quanto previsto dall'articolo 11, comma 1, lettera i), dall'allegato I.1, che, per le loro dimensioni, determinano eccedenza rispetto ai limiti di sagoma per categoria di veicolo, purché siano rispettai i limiti di massa stabiliti per categoria di veicolo; unitamente alle cose indivisibili possono essere trasportate anche altre cose non eccedenti per dimensioni i limiti stabiliti per categoria di veicolo, purché siano rispettati i limiti di massa per categoria di veicolo; b) il trasporto, che eccede congiuntamente i limiti di dimensioni e massa fissati per categoria di veicolo , 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; il trasporto di cui alla presente lettera 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. Quando sono superati i limiti di massa stabiliti per categoria di veicolo, il carico può essere completato, purché siano rispettati i limiti dimensionali massimi stabiliti per categoria di veicolo, con generi della	**Art. 10, commi 2 e 3** 2. È considerato trasporto in condizioni di eccezionalità: a) il trasporto di una o più cose indivisibili che, per le loro dimensioni, determinano eccedenza rispetto ai limiti di sagoma stabiliti dall'art. 61, ma sempre nel rispetto dei limiti di massa stabiliti nell'art. 62; insieme con le cose indivisibili possono essere trasportate anche altre cose non eccedenti per dimensioni i limiti dell'art. 61, sempreché non vengano superati i limiti di massa stabiliti dall'art. 62; 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	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, in conformità all'articolo 101 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati compositi e le apparecchiature industriali complesse per l'edilizia ai quali si applica sempre il limite delle sei unità. Nei casi di cui al primo e secondo periodo 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. Entro i suddetti limiti di massa complessiva, il trasporto può essere effettuato con autoveicoli o complessi di autoveicoli isolati aventi un numero di assi superiore a quello indicato. Nei casi di trasporto eccezionale per massa complessiva fino a 108 tonnellate effettuati mediante complessi di veicoli a otto o più assi, si applicano le specifiche tecniche e le modalità di rilascio dell'autorizzazione stabilite dal decreto di cui all'articolo 14, comma 1, lett. t). I richiamati limiti di massa possono essere superati in caso di trasporto di un unico pezzo indivisibile;	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. Entro i suddetti limiti di massa complessiva, il trasporto può essere effettuato con autoveicoli o complessi di autoveicoli isolati aventi un numero di assi superiore a quello indicato. Nel caso di trasporto eccezionale per massa complessiva fino a 108 tonnellate effettuato mediante complessi di veicoli a otto o più assi, con il decreto di cui al comma 10bis sono stabilite le specifiche tecniche e le modalità indispensabili per il rilascio della relativa autorizzazione.	
c) i veicoli il cui carico indivisibile sporge	Fermo quanto previsto dal comma 10-bis, i richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui sia	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

posteriormente oltre la sagoma del veicolo di più di 3/10 della lunghezza del veicolo stesso; d) i veicoli che, pur avendo un carico di cose ovvero oggetti indivisibili sporgente posteriormente meno di 3/10, hanno lunghezza, compreso il carico, superiore alla sagoma limite in lunghezza propria di ciascuna categoria di veicoli; e) i veicoli il cui carico costituito da cose ovvero oggetti indivisibili sporge anteriormente oltre la sagoma del veicolo; f) i veicoli isolati o costituenti autotreno ovvero autoarticolati, purché il carico non sporga anteriormente dal semirimorchio, caratterizzati in modo permanente da particolari attrezzature risultanti dalle rispettive carte di circolazione, destinati esclusivamente al trasporto di veicoli che eccedono i limiti di dimensione previsti per categoria di veicolo; g) i veicoli isolati o costituenti autotreni ovvero autoarticolati dotati di blocchi d'angolo di tipo normalizzato quando trasportano esclusivamente contenitori o casse mobili di tipo unificato o trainano rimorchi o semirimorchi utilizzati in operazioni di trasporto intermodale, per cui vengono superate le dimensioni o le masse stabilite per categoria di veicolo; h) i mezzi d'opera, quando eccedono i limiti di massa stabiliti per categoria di veicolo; i) i veicoli con carrozzeria ad altezza variabile che effettuano trasporti di	trasportato un unico pezzo indivisibile 3. È considerato trasporto in condizioni di eccezionalità anche quello effettuato con veicoli: a) il cui carico indivisibile sporge posteriormente oltre la sagoma del veicolo di più di 3/10 della lunghezza del veicolo stesso; b) che, pur avendo un carico indivisibile sporgente posteriormente meno di 3/10, hanno lunghezza, compreso il carico, superiore alla sagoma limite in lunghezza propria di ciascuna categoria di veicoli; c) il cui carico indivisibile sporge anteriormente oltre la sagoma del veicolo; d) isolati o costituenti autotreno, ovvero autoarticolati, purché il carico non sporga anteriormente dal semirimorchio, caratterizzati in modo permanente da particolari attrezzature risultanti dalle rispettive carte di circolazione, destinati esclusivamente al trasporto di veicoli che eccedono i limiti previsti dall'art. 61; e) isolati o costituenti autotreni, ovvero autoarticolati dotati di blocchi d'angolo di tipo normalizzato allorché trasportino	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

animali vivi. l) veicoli che trasportano balle o rotoli di paglia e fieno; m) i veicoli isolati o complessi di veicoli, adibiti al trasporto di veicoli agricoli e forestali, di macchine operatrici e di macchine mobili non stradali. 2. Non costituisce trasporto eccezionale e non è soggetto alla prescritta autorizzazione: a) il traino di veicoli in avaria non eccedenti i limiti dimensionali e di massa ordinari, quando tale traino è effettuato con veicoli idonei ed è limitato al solo itinerario necessario a raggiungere la più vicina officina; b) l'autoarticolato il cui semirimorchio è allestito con gruppo frigorifero autorizzato, sporgente anteriormente a sbalzo, purché il complesso non ecceda le dimensioni ordinarie.	esclusivamente contenitori o casse mobili di tipo unificato o trainino rimorchi o semirimorchi utilizzati in operazioni di trasporto intermodale, per cui vengano superate le dimensioni o le masse stabilite rispettivamente dall'articolo 61 e dall'articolo 62 ; f) mezzi d'opera definiti all'art. 54, comma 1, lettera n), quando eccedono i limiti di massa stabiliti dall'art. 62; g) con carrozzeria ad altezza variabile che effettuano trasporti di animali vivi; g-bis) che trasportano balle o rotoli di paglia e fieno; g-ter) isolati o complessi di veicoli, adibiti al trasporto di macchine operatrici e di macchine agricole. **Art. 10** 12.Non costituisce trasporto eccezionale, e pertanto non è soggetto alla relativa autorizzazione, il traino di veicoli in avaria non eccedenti i limiti dimensionali e di massa stabiliti dagli articoli 61 o 62, quando tale traino sia effettuato con veicoli rispondenti alle caratteristiche costruttive e funzionali indicate nel regolamento e sia limitato al solo itinerario necessario a raggiungere la più vicina officina. 13.Non costituisce altresì trasporto eccezionale l'autoarticolato il cui semirimorchio è allestito con gruppo	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	frigorifero autorizzato, sporgente anteriormente a sbalzo, a condizione che il complesso non ecceda le dimensioni stabilite dall'art. 61.	
Articolo 274 *Autorizzazione per la circolazione dei veicoli eccezionali, dei mezzi d'opera e dei trasporti in condizioni di eccezionalità* 1. L'autorizzazione alla circolazione dei veicoli eccezionali, così come definiti all'articolo 2, comma 1, lettera r), dell'Allegato I.1, può essere rilasciata solo alle imprese che esercitano ai sensi di legge l'attività di trasporto eccezionale ovvero alle imprese che impiegano tali veicoli in uso proprio, per necessità connesse all'attività aziendale. L'autorizzazione di cui al primo periodo può essere rilasciata dall'ente proprietario o concessionario per le autostrade, strade statali e militari ovvero dalle regioni per le altre strade, secondo le procedure stabilite dal regolamento di cui al comma 11. 2. L'autorizzazione di cui al comma 1 può essere rilasciata solo quando è compatibile con la conservazione delle sovrastrutture stradali, con la stabilità	**Art. 10** 5. I veicoli eccezionali possono essere utilizzati solo dalle aziende che esercitano ai sensi di legge l'attività del trasporto eccezionale ovvero in uso proprio per necessità inerenti l'attività aziendale; l'immatricolazione degli stessi veicoli potrà avvenire solo a nome e nella disponibilità delle predette aziende. 6. I trasporti ed i veicoli eccezionali sono soggetti a specifica autorizzazione alla circolazione, rilasciata dall'ente proprietario o concessionario per le autostrade, strade statali e militari e dalle regioni per la rimanente rete viaria, salvo quanto stabilito al comma 2, lettera b). *(omissis)* 10. L'autorizzazione può essere data	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

dei manufatti e con la sicurezza della circolazione. L'autorizzazione non può essere rilasciata per motoveicoli ed è comunque vincolata al rispetto dei limiti di massa e delle prescrizioni di esercizio indicate nei documenti di circolazione. La predetta autorizzazione è rilasciata per un singolo transito, per più transiti o per determinati periodi di tempo entro i limiti massimi di massa tecnicamente ammissibili.	solo quando sia compatibile con la conservazione delle sovrastrutture stradali, con la stabilità dei manufatti e con la sicurezza della circolazione. (*omissis*) *(omissis)* 15. L'autorizzazione non può essere accordata per i motoveicoli ed è comunque vincolata ai limiti di massa e alle prescrizioni di esercizio indicate nella carta di circolazione prevista dall'art. 93.	
3. Quando i veicoli di cui all'articolo 273, comma 1, lettera b), per lo svolgimento della relativa attività di trasporto, utilizzano percorsi ripetitivi con analoghe sagome, l'autorizzazione alla circolazione è rilasciata dall'ente proprietario o gestore della strada previo pagamento dell'indennizzo forfettario per la maggiore usura delle infrastrutture di cui all'articolo 276, commisurato a 1,5, a 2 o a 3 volte gli importi dovuti rispettivamente per i veicoli isolati a tre, a quattro assi o ai complessi di veicoli a sei o più assi, da corrispondere, in un'unica soluzione, contestualmente al rilascio o al rinnovo dell'autorizzazione, per la medesima durata di validità del titolo. L'autorizzazione alla percorrenza delle	9. L'autorizzazione è rilasciata o volta per volta o per più transiti o per determinati periodi di tempo nei limiti della massa massima tecnicamente ammissibile. 2-bis. Ove i veicoli di cui al comma 2, lettera b), per l'effettuazione delle attività ivi previste, compiano percorsi ripetitivi con sagome di carico sempre simili, l'autorizzazione alla circolazione è concessa dall'ente proprietario previo pagamento di un indennizzo forfettario pari a 1,5, 2 e 3 volte gli importi rispettivamente dovuti per i medesimi veicoli isolati a tre e quattro assi e le combinazioni a sei o più assi, da corrispondere contestualmente alla tassa di possesso e per la stessa durata.	**Riformulazione che introduce vincolo di destinazione per gli interventi di manutenzione straordinaria, di adeguamento e di consolidamento statico delle opere d'arte stradali.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

autostrade e delle strade extraurbane principali è comunque subordinata al pagamento dei pedaggi e delle tariffe prescritte dai soggetti concessionari. I proventi degli indennizzi di cui al presente comma sono versati direttamente agli enti proprietari o gestori della rete stradale interessata dall'itinerario per essere destinati ad interventi di manutenzione straordinaria ovvero di adeguamento e di consolidamento statico delle opere d'arte stradali ai sensi dell'articolo 276.	L'autorizzazione per la percorrenza di strade di tipo "A" è comunque subordinata al pagamento delle tariffe prescritte dalle società autostradali.	
4. Al di fuori delle ipotesi previste dall'articolo 275, comma 2, l'autorizzazione di cui al presente articolo è richiesta anche per la circolazione dei mezzi d'opera.	I proventi dei citati indennizzi affluiscono in un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato e sono assegnati agli enti proprietari delle strade in analogia a quanto previsto dall'articolo 34 per i veicoli classificati mezzi d'opera. *(omissis)*	
	Art. 10 7. I veicoli di cui all'art. 54, comma 1, lettera n), classificati mezzi d'opera e che eccedono i limiti di massa stabiliti	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

5. I trasporti in condizioni di eccezionalità che eccedono i limiti di massa stabiliti per categoria di veicolo possono essere autorizzati solo se sono impiegati veicoli eccezionali. Fuori dei casi di cui al comma 1 dell'articolo 273, non possono essere autorizzati trasporti in condizioni eccezionalità che eccedono i limiti di massa stabiliti per categoria di veicolo quando il carico è costituto da cose ovvero oggetti divisibili.	nell'art. 62, non sono soggetti ad autorizzazione alla circolazione a condizione che: a) non superino i limiti di massa indicati nel comma 8 e comunque i limiti dimensionali dell'art. 61; circolino nelle strade o in tratti di strade che nell'archivio di cui all'art. 226 risultino transitabili per detti mezzi, fermo restando quanto stabilito dal comma 4 dello stesso art. 226; c) da parte di chi esegue il trasporto sia verificato che lungo il percorso non esistano limitazioni di massa totale a pieno carico o per asse segnalate dai prescritti cartelli; d) per essi sia stato corrisposto l'indennizzo di usura di cui all'art. 34. Qualora non siano rispettate le condizioni di cui alle lettere a), b) e c) i suddetti mezzi devono richiedere l'apposita autorizzazione prevista per tutti gli altri trasporti eccezionali. **Art. 10, comma 3** 3. È considerato trasporto in condizioni di eccezionalità anche quello effettuato con veicoli: (*omissis*) f) mezzi d'opera definiti all'art. 54, comma 1, lettera n), quando eccedono i limiti di massa stabiliti dall'art. 62;	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

6. Nel provvedimento di autorizzazione possono essere imposte particolari prescrizioni, percorsi ed orari prestabiliti e, nei casi stabiliti nel regolamento di cui al comma 11, un servizio di scorta tecnica, effettuato da personale abilitato ai sensi dell'articolo 28. Quando il transito del veicolo eccezionale o del trasporto in condizioni di eccezionalità impone la chiusura totale della strada con l'individuazione di itinerari alternativi, il personale della scorta tecnica richiede l'intervento degli organi di polizia stradale competenti per territorio. Quando le circostanze lo consentono, gli organi di polizia stradale possono autorizzare il personale della scorta tecnica a supportare lo svolgimento delle operazioni di polizia o a disporne direttamente l'esecuzione. 7. Il rilascio e la validità dell'autorizzazione sono subordinati: a) al rispetto delle prescrizioni di cui ai commi 2 e 3; b) alla preventiva verifica, da parte del soggetto che esegue il trasporto, della percorribilità del tragitto stradale e	**Art. 10, commi 2 e 3** 2. È considerato trasporto in condizioni di eccezionalità: a) il trasporto di una o più cose indivisibili che, per le loro dimensioni, determinano eccedenza rispetto ai limiti di sagoma stabiliti dall'art. 61, ma sempre nel rispetto dei limiti di massa stabiliti nell'art. 62; insieme con le cose indivisibili possono essere trasportate anche altre cose non eccedenti per dimensioni i limiti dell'art. 61, sempreché non vengano superati i limiti di massa stabiliti dall'art. 62; (*omissis*). 3. È considerato trasporto in condizioni di eccezionalità anche quello effettuato con veicoli: a) il cui carico indivisibile sporge posteriormente oltre la sagoma del veicolo di più di 3/10 della lunghezza del veicolo stesso; b) che, pur avendo un carico indivisibile sporgente posteriormente meno di 3/10, hanno lunghezza, compreso il carico, superiore alla sagoma limite in lunghezza propria di ciascuna categoria di veicoli; c) il cui carico indivisibile sporge anteriormente oltre la sagoma del veicolo; (*omissis*)	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

della sussistenza delle condizioni di cui all'articolo 275, comma 3; c) al pagamento delle spese relative agli eventuali accertamenti tecnici preventivi; d) alla organizzazione del traffico eventualmente necessaria per l'effettuazione del trasporto; e) alle opere di rafforzamento necessarie. 8. Ai limiti dimensionali stabiliti dall'autorizzazione non concorrono le eventuali eccedenze derivanti dagli organi di fissaggio ed ancoraggio del carico. 9. L'autorizzazione rilasciata ai sensi del presente articolo può essere sospesa o revocata in qualsiasi momento dall'ente che l'ha rilasciata per sopravvenuti motivi di pubblico interesse, inderogabili esigenze della circolazione, accertato degrado della sede stradale e dei manufatti, ovvero a seguito dell'applicazione di sanzioni ai sensi del presente codice.	**Art. 10, comma 9** 9. (*omissis*) Nel provvedimento di autorizzazione possono essere imposti percorsi prestabiliti ed un servizio di scorta tecnica, secondo le modalità e nei casi stabiliti dal regolamento. Qualora il transito del veicolo eccezionale o del trasporto in condizioni di eccezionalità imponga la chiusura totale della strada con l'approntamento di itinerari alternativi, la scorta tecnica deve richiedere l'intervento degli organi di polizia stradale competenti per territorio che, se le circostanze lo consentono, possono autorizzare il personale della scorta tecnica stessa a coadiuvare il personale di polizia o ad eseguire direttamente, in luogo di esso, le necessarie operazioni, secondo le modalità stabilite nel regolamento. **Art. 10, comma 6** *6.(omissis)* Non sono soggetti ad autorizzazione i veicoli: *(omissis)* c) da parte di chi esegue il trasporto sia	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

10. Le disposizioni del presente articolo non si applicano ai veicoli agricoli e forestali, alle macchine operatrici e alle macchine mobili non stradali. 11. Con regolamento, adottato ai sensi dell'articolo 289, sono disciplinate le modalità di attuazione del presente articolo.	verificato che lungo il percorso non esistano limitazioni di massa totale a pieno carico o per asse segnalate dai prescritti cartelli; **Art.10, comma 10** 10. (*omissis*) 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. **Art. 27** 5. I provvedimenti di concessione ed autorizzazione di cui al presente titolo, che sono rinnovabili alla loro scadenza, indicano le condizioni e le prescrizioni di carattere tecnico o amministrativo alle quali esse sono assoggettate, la somma dovuta per l'occupazione o per l'uso concesso, nonché la durata, che non potrà comunque eccedere gli anni ventinove. L'autorità competente può	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	revocarli o modificarli in qualsiasi momento per sopravvenuti motivi di pubblico interesse o di tutela della sicurezza stradale, senza essere tenuta a corrispondere alcun indennizzo. **Art. 10, comma 26** 26. Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle macchine agricole eccezionali e alle macchine operatrici eccezionali.	
Articolo 275 *Veicoli eccezionali, mezzi d'opera e trasporti in condizione di eccezionalità non soggetti ad autorizzazione* 1. Non sono soggetti ad autorizzazione i veicoli eccezionali ed i trasporti in condizione di eccezionalità: a) di cui al comma 1, lettera f), dell'articolo 273, quando, anche per effetto del carico, non superano l'altezza di 4,20 m e non eccedono oltre il 12 per cento in lunghezza i limiti di dimensioni massime stabiliti per la categoria di veicolo; tale eccedenza può essere anteriore e posteriore, ovvero soltanto posteriore, per i veicoli isolati o costituenti autotreno, e soltanto posteriore per gli autoarticolati, a condizione che chi esegue il trasporto verifichi che nel percorso siano compresi esclusivamente strade o tratti di strada con le caratteristiche di cui al comma 3; b) di cui al comma 1, lettere i), l) e m)	**Art. 10, comma 6** 6. (*omissis*) Non sono soggetti ad autorizzazione i veicoli: a) di cui al comma 3, lettera d), quando, ancorché per effetto del carico, non eccedano in altezza 4,20 m e non eccedano in lunghezza di oltre il 12%, con i limiti stabiliti dall'articolo 61; tale eccedenza può essere anteriore e posteriore, oppure soltanto posteriore, per i veicoli isolati o costituenti autotreno, e soltanto posteriore per gli autoarticolati, a condizione che chi esegue il trasporto verifichi che nel percorso siano comprese esclusivamente strade o tratti di strada aventi le	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

dell’articolo 273, quando non eccedono l'altezza di 4,30 m con il carico e le altre dimensioni massime stabilite per la categoria di veicolo o le masse stabilite per categoria di veicolo, a condizione che chi esegue il trasporto verifichi che nel percorso siano compresi esclusivamente strade o tratti di strada con le caratteristiche di cui al comma 3; c) di cui al comma 1, lettera g), dell’articolo 273, quando, anche per effetto del carico, non superano l'altezza di 4,30 m e non eccedono in lunghezza oltre il 12 per cento i limiti di dimensioni massime stabiliti per la categoria di veicolo, a condizione che siano rispettati gli altri limiti di dimensioni e masse massime per categoria di veicolo e che chi esegue il trasporto verifichi che nel percorso siano compresi esclusivamente strade o tratti di strada con le caratteristiche di cui al comma 3; d) i veicoli di cui all’articolo 217, comma 1, secondo periodo, qualora utilizzano sistemi di propulsione ad alimentazione elettrica e presentano un'eccedenza in lunghezza dovuta all'asta di presa di corrente in posizione di riposo.	caratteristiche indicate nell'art. 167, comma 4; b) di cui al comma 3, lettera g), lettera g-bis) e lettera g-ter), quando non eccedano l'altezza di 4,30 m con il carico e le altre dimensioni stabilite dall'art. 61 o le masse stabilite dall'art. 62, a condizione che chi esegue il trasporto verifichi che nel percorso siano comprese esclusivamente strade o tratti di strada aventi le caratteristiche indicate nell'art. 167, comma 4; b-bis) di cui al comma 3, lettera e), quando, ancorché per effetto del carico, non eccedano l'altezza di 4,30 m. e non eccedano in lunghezza di oltre il 12 per cento i limiti stabiliti dall'articolo 61, a condizione che siano rispettati gli altri limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62 e che chi esegue il trasporto verifichi che nel percorso siano compresi esclusivamente strade o tratti di strada aventi le caratteristiche indicate nell'articolo 167, comma 4. **Art. 10, comma 14** 14.I veicoli per il trasporto di persone che per specificate e giustificate esigenze funzionali superino le dimensioni o le masse stabilite dagli articoli 61 o 62 sono compresi tra i veicoli di cui al comma 1. I predetti veicoli, qualora utilizzino i sistemi di propulsione ad alimentazione elettrica, sono esenti dal titolo autorizzativo allorché presentano un'eccedenza in	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

2. I veicoli classificati mezzi d'opera, quando eccedono i limiti di massa massima stabiliti per categoria di veicolo, non sono soggetti ad autorizzazione alla circolazione se: a) non superino limiti di dimensioni massime stabiliti per la categoria di veicolo; b) l'asse più caricato non supera le 13 t e sono comunque rispettati i seguenti limiti di massa massima complessiva a pieno carico: 1) per i veicoli a motore isolati: 1.1. a due assi: 20 t; 1.2. a tre assi: 33 t; 1.3. a quattro o più assi, con due assi anteriori direzionali: 40 t; 2) per i complessi di veicoli: 2.1. a quattro assi: 44 t; 2.2. a cinque o più assi: 56 t; 2.3 a cinque o più assi, per il trasporto di calcestruzzo in betoniera: 54 t. c) circolano nelle strade o in tratti di strade che nell'Archivio nazionale delle strade risultano transitabili per i predetti mezzi. In attesa dell'attivazione dell'archivio nazionale delle strade, la circolazione dei	lunghezza rispetto all'art. 61 dovuta all'asta di presa di corrente in posizione di riposo. *(omissis)* **Art. 10, comma 7** 7. I veicoli di cui all'art. 54, comma 1, lettera n), classificati mezzi d'opera e che eccedono i limiti di massa stabiliti nell'art. 62, non sono soggetti ad autorizzazione alla circolazione a condizione che: a) non superino i limiti di massa indicati nel comma 8 e comunque i limiti dimensionali dell'art. 61; (*omissis*) **Art. 10, comma 8** 8. La massa massima complessiva a pieno carico dei mezzi d'opera, purché l'asse più caricato non superi le 13 t, non può eccedere: a) veicoli a motore isolati: - due assi: 20 t; - tre assi: 33 t; - quattro o più assi, con due assi anteriori direzionali: 40 t; b) complessi di veicoli: - quattro assi: 44 t; - cinque o più assi: 56 t; - cinque o più assi, per il trasporto di	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

mezzi d'opera che eccedono i limiti di massa stabiliti dal Titolo VI è consentita solo sulle strade o su tratti di strade non compresi negli elenchi delle strade non percorribili, pubblicati annualmente a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella Gazzetta Ufficiale sulla base dei dati trasmessi dalle società concessionarie, per le autostrade in concessione, dall'ANAS S.p.a., per le autostrade e le strade statali, dalle regioni sulle altre strade. Nel regolamento da adottarsi ai sensi dell'articolo 289 sono determinati i criteri e le modalità per la formazione, la trasmissione, l'aggiornamento e la pubblicazione degli elenchi; d) chi esegue il trasporto verifica preventivamente che lungo il percorso non esistono limitazioni di massa totale a pieno carico o per asse debitamente segnalate; e) per tali veicoli è stato corrisposto l'indennizzo di usura di cui all'articolo 276. 3. Gli autoveicoli adibiti al trasporto di veicoli di cui all'articolo 273, comma 1, lettera f), possono circolare con il proprio carico soltanto sulle autostrade o sulle strade con carreggiata non inferiore a 6,50 m e con un'altezza libera delle opere di sottovia idonea a garantire un franco minimo rispetto all'intradosso delle opere d'arte non inferiore a 20 cm. I veicoli di cui	calcestruzzo in betoniera: 54 t. **Art. 10, comma 7** (*omissis*) b) circolino nelle strade o in tratti di strade che nell'archivio di cui all'art. 226 risultino transitabili per detti mezzi, fermo restando quanto stabilito dal comma 4 dello stesso art. 226; **Art. 226, comma 4** 4. In attesa della attivazione dell'archivio nazionale delle strade, la circolazione dei mezzi d'opera che eccedono i limiti di massa stabiliti nell'art. 62 potrà avvenire solo sulle strade o tratti di strade non comprese negli elenchi delle strade non percorribili, che annualmente sono pubblicati a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti[1594] nella Gazzetta Ufficiale sulla base dei dati trasmessi dalle società concessionarie, per le autostrade in concessione, dall'A.N.A.S., per le autostrade e le strade statali, dalle regioni, per la rimanente viabilità. Il regolamento determina i criteri e le modalità per la formazione, la trasmissione, l'aggiornamento e la pubblicazione degli elenchi.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

al comma 1, lettere g) ed i) dell'articolo 273, possono circolare con il proprio carico sulle strade con un'altezza libera delle opere di sottovia idonea a garantire un franco minimo rispetto all'intradosso delle opere d'arte non inferiore a 30 cm. 4. Le disposizioni del presente articolo non si applicano ai veicoli agricoli e forestali, alle macchine operatrici e alle macchine mobili non stradali. 5. La mancanza di uno o più requisiti prescritti per il regime di esenzione, il superamento dei limiti richiesti ai fini della medesima esenzione o la mancata preventiva verifica del percorso comportano l'inapplicabilità del regime di esenzione previsto dal presente articolo e la contestuale applicazione delle sanzioni previste dal presente codice.	**Art. 10, comma 7** (*omissis*) c) da parte di chi esegue il trasporto sia verificato che lungo il percorso non esistano limitazioni di massa totale a pieno carico o per asse segnalate dai prescritti cartelli; d) per essi sia stato corrisposto l'indennizzo di usura di cui all'art. 34. **Art. 167, comma 4** 4. Gli autoveicoli adibiti al trasporto di veicoli di cui all'art. 10, comma 3, lettera d), possono circolare con il loro carico soltanto sulle autostrade o sulle strade con carreggiata non inferiore a 6,50 m e con altezza libera delle opere di sottovia che garantisca un franco minimo rispetto all'intradosso delle opere d'arte non inferiore a 20 cm. I veicoli di cui all'art. 10, comma 3, lettera e) e g), possono circolare con il loro carico sulle strade che abbiano altezza libera delle opere di sottovia che garantisca un franco minimo rispetto all'intradosso delle opere d'arte non inferiore a 30 cm **Art. 10, comma 26** 26. Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle macchine agricole	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	eccezionali e alle macchine operatrici eccezionali. **Art. 10, comma 7** *(omissis)* Qualora non siano rispettate le condizioni di cui alle lettere a), b) e c) i suddetti mezzi devono richiedere l'apposita autorizzazione prevista per tutti gli altri trasporti eccezionali.	
Articolo 276 *Indennizzo d'usura per veicoli eccezionali, mezzi d'opera e trasporti in condizione di eccezionalità* 1. Con le modalità previste dal regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289, è determinato l'ammontare dell'indennizzo dovuto all'ente proprietario della strada quando un veicolo eccezionale o un trasporto in condizioni di eccezionalità 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.	**Art. 10, comma 10** 10. (*omissis*) 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. 17.Nel regolamento sono stabilite le modalità per il rilascio delle autorizzazioni per l'esecuzione dei trasporti eccezionali, ivi comprese le eventuali tolleranze, l'ammontare dell'indennizzo nel caso di trasporto eccezionale per massa, e i criteri per l'imposizione della scorta tecnica. Nelle autorizzazioni periodiche rilasciate per i veicoli adibiti al trasporto di carri	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	ferroviari vige l'esonero dall'obbligo della scorta.	
2. I mezzi d'opera, eccedenti i limiti massimi di massa stabiliti per categoria di veicolo devono essere muniti, ai fini della circolazione senza autorizzazione di cui all'articolo 275, di documentazione comprovante l'avvenuto pagamento di un indennizzo di usura, per un importo pari alla tassa di possesso, da corrispondere contestualmente alla medesima tassa e per la stessa durata. In caso di circolazione in autostrada, al momento del pagamento del pedaggio i mezzi d'opera indicati nel primo periodo precedente sono tenuti a corrispondere alle concessionarie, ad integrazione dell'indennizzo di usura, una somma equivalente alla tariffa autostradale applicata al veicolo in condizioni normali, maggiorata del 50 per cento.	**Art. 34, commi 1 e 2** 1. I mezzi d'opera di cui all'art. 54, comma 1, lettera n), devono essere muniti, ai fini della circolazione, di apposito contrassegno comprovante l'avvenuto pagamento di un indennizzo di usura, per un importo pari alla tassa di possesso, di corrispondere contestualmente alla stessa e per la stessa durata. 2. Per la circolazione sulle autostrade dei mezzi d'opera deve essere corrisposta alle concessionarie un'ulteriore somma ad integrazione dell'indennizzo di usura. Tale somma è equivalente alla tariffa autostradale applicata al veicolo in condizioni normali, maggiorata del 50 per cento, e deve essere versata insieme alla normale tariffa alle porte controllate manualmente.	
3. Il regolamento di cui al comma 1 determina le modalità di assegnazione dei proventi derivanti dalla riscossione dell'indennizzo di cui al comma 1, agli enti proprietari delle strade. I proventi di cui al primo periodo sono destinati esclusivamente a investimenti nelle opere connesse al rinforzo, all'adeguamento e all'usura delle infrastrutture.	**Art. 34 comma 4** 4. Il regolamento determina le modalità di assegnazione dei proventi delle somme di cui al comma 3, agli enti proprietari delle strade a esclusiva copertura delle spese per le opere connesse al rinforzo, all'adeguamento e all'usura delle infrastrutture.	
4. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni	**Art. 34 comma 5**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

amministrative di cui al presente codice, il mezzo d'opera che, eccedendo i limiti massimi di massa stabiliti per categoria di veicolo, circola sulla strada senza documentare l’avvenuto pagamento dell’indennizzo, di cui al comma 2, è considerato veicolo eccezionale privo di autorizzazione.	5. Se il mezzo d'opera circola senza il contrassegno di cui al comma 1, il conducente è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344. Se non è stato corrisposto l'indennizzo d'usura previsto dal medesimo comma 1, si applicano le sanzioni previste dall'art. 1, comma terzo, della legge 24 gennaio 1978, n. 27 e successive modificazioni, a carico del proprietario.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

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

CAPO I – ATTIVITÀ DI TRASPORTO DI PERSONE

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 277 *Uso dei veicoli per trasporto di persone in conto proprio* 1. Gli autobus, con classificazione internazionale M2 e M3, e le autoambulanze, come definite dell'allegato I.1, possono essere immatricolati ad uso proprio solo da enti pubblici, imprenditori o collettività, per il soddisfacimento di necessità strettamente connesse con la loro attività. La disposizione di cui al primo periodo non si applica agli autobus con classificazione internazionale M2 destinati esclusivamente al trasporto di nuclei familiari con almeno quattro figli, che possono essere immatricolati ad uso proprio da una persona fisica appartenente al nucleo familiare. Nei casi di cui al presente comma, il documento di circolazione può essere rilasciato all'intestatario soltanto a seguito	**Art. 83, comma 1** 1. Per gli autobus adibiti ad uso proprio e per i veicoli destinati al trasporto specifico di persone ugualmente adibiti a uso proprio, la carta di circolazione può essere rilasciata soltanto a enti pubblici, imprenditori, collettività, per il soddisfacimento di necessità strettamente connesse con la loro attività, a seguito di accertamento effettuato dalla Dipartimento per i trasporti terrestri sulla sussistenza di tali necessità, secondo direttive emanate dal Ministero dei trasporti con decreti ministeriali.	**La disposizione è stata riformulata al fine di fare riferimento alle vigenti categorie internazionali di veicoli (autoambulanze e autobus), in aderenza alle modifiche apportate alle definizioni dei veicoli riportate in apposito allegato che recepisce il regolamento comunitario in materia. È stato, altresì, eliminato dal testo il riferimento ai veicoli per trasporto specifico di persone, in quanto non più previsti dalla normativa unionale. È stata introdotta una deroga per assicurare spostamenti delle famiglie numerose.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

di accertamento effettuato dai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in ordine alla sussistenza dei requisiti. 2. I veicoli di cui al comma 1, primo periodo, possono essere utilizzati nell'interesse di persona diversa dall'intestatario del documento di circolazione quando ricorrono congiuntamente le seguenti condizioni: i.i..a.a) il trasporto costituisce attività accessoria rispetto a quella principale ed è svolto senza fine di lucro diretto o indiretto; i.i..a.b) il conducente del veicolo ha un rapporto giuridico con l'intestatario del documento di circolazione.	**Nuovo inserimento**	**L'introduzione mira a chiarire che l'uso a favore di persone diverse dall'intestatario è subordinato alle condizioni espressamente indicate al nuovo comma 2, lettere a) e b). In particolare, il nuovo comma 2 chiarisce alla lettera a), che l'attività di trasporto sia un'attività accessoria a quella principale e che la stessa non venga effettuata anche a seguito di un indiretto corrispettivo economico. Inoltre, il nuovo comma 2 introduce l'obbligo dell'esistenza di un rapporto giuridico tra il conducente e l'intestatario del documento di circolazione. Analoga disposizione è inserita nel Titolo II riferita alle norme di comportamento inerenti ai veicoli per ricomprendere e sanzionare l'impiego diverso (si pensi all'uso delle autovetture per il trasporto a titolo oneroso dei clienti da parte degli alberghi).** **La riformulazione è meramente formale in**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

3. Chiunque adibisce ad uso proprio un veicolo per trasporto di persone in assenza delle condizioni previste dal presente articolo ovvero in deroga ai limiti stabiliti nei documenti di circolazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 ad euro 800. Si applica, altresì, la sanzione accessoria del divieto di marcia per un periodo di due mesi, secondo le norme di cui al titolo III.	**Articolo 83, commi 4 e 5** 4. Chiunque adibisce ad uso proprio un veicolo per trasporto di persone senza il titolo prescritto oppure violi le condizioni o i limiti stabiliti nella carta di circolazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 173 ad euro 694. 5. La violazione di cui al comma 4 importa la sanzione accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a otto mesi, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.	**quanto la sanzione è ora riferita solo al trasporto di persone in conto proprio; dunque, non risulta più pertinente il riferimento al titolo. La stessa inoltre è adeguata alla nuova riparametrazione del sistema sanzionatorio arrotondato in eccesso o difetto e alle nuove sanzioni accessorie (divieto di marcia per un periodo di due mesi che sostituisce la sospensione della carta di circolazione).**
Articolo 278 *Servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone* 1. Il servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone è disciplinato dalle leggi specifiche che regolano la materia. 2. Possono essere utilizzati per effettuare servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone i seguenti veicoli: a) i motocicli a due ruote e i motocicli a due ruote con sidecar, con rispettiva classificazione internazionale L3e, e L4e; b) le biciclette a tre ruote, i ciclomotori a tre ruote e i tricicli, con	**Articolo 85, comma 1** 1. Il servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone è disciplinato dalle leggi specifiche che regolano la materia. **Art. 85, comma 2** 2. Possono essere destinati ad effettuare servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone: a) i motocicli con o senza sidecar;	**La disposizione è stata riformulata al fine di fare riferimento alle vigenti categorie internazionali di veicoli, in aderenza alle modifiche apportate alle definizioni dei veicoli riportate in apposito allegato che recepisce il regolamento comunitario in**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

rispettiva classificazione internazionale L2e-P e L5e-A; c) le biciclette a quattro ruote, i quad da strada leggeri, le quadrimobili leggere e pesanti per il trasporto di passeggeri, con rispettiva classificazione internazionale L6e- A, L6e-BP e L7e-CP; d) le autovetture;	b) i tricicli; b-bis) i velocipedi; c) i quadricicli; d) le autovetture;	**materia.** **È stato eliminato dal testo il riferimento ai veicoli per trasporto specifico di persone, in quanto non più previsti dalla normativa unionale; la disciplina relativa agli autobus è ora contenuta nell'articolo 280.**
e) i veicoli a trazione animale; f) le autoambulanze con classificazione internazionale M e codice SC.	g) i veicoli a trazione animale.	**È stato inserito il riferimento alle autoambulanze per consolidare la disciplina prevista dal vigente d.m. 137/2009 e per ovviare all'eliminazione del riferimento ai veicoli per trasporto specifico di persone a cui rinviava l'articolo 244 del Reg. Es. Cds.**
3. Il documento di circolazione dei veicoli cui al comma 2, laddove previsto, è rilasciato sulla base di autorizzazione comunale.	**Nuovo inserimento**	**La riformulazione del comma 3 è finalizzata a correggere l'erroneo riferimento alla licenza comunale per l'attività di NCC.**
4. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 11-bis della legge 15 gennaio 1992, n. 21, chiunque adibisce a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso ovvero in assenza dell'autorizzazione di cui all'articolo 8 della legge n. 21 del 1992, è soggetto alla sanzione	**Art. 85, comma 3**	**Al comma 4 è stato eliminato il riferimento alle sanzioni in caso di**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

amministrativa del pagamento di una somma da euro 1800 ad euro 7.200. La violazione di cui al primo periodo comporta la sanzione amministrativa della confisca del veicolo e del divieto di guida da centoventi a trecentosessanta giorni. Quando lo stesso soggetto è incorso, in un periodo di tre anni, nella violazione di cui al presente comma per almeno due volte, all'ultima di esse consegue la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida permanente. Le stesse sanzioni si applicano a coloro ai quali è stata sospesa o revocata l'autorizzazione. 5. Nei casi di utilizzo un veicolo di cui al comma 2 destinato al noleggio con conducente in violazione di alcuna delle disposizioni di cui agli articoli 3 e 11 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, si applicano al titolare dell'autorizzazione le seguenti sanzioni: a) alla prima violazione, la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 170 ad euro 680, nonché la sanzione amministrativa	3. La carta di circolazione di tali veicoli è rilasciata sulla base della licenza comunale d'esercizio. **Art. 85, comma 4** 4. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 11-bis della legge 15 gennaio 1992, n. 21, chiunque adibisce a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso ovvero in assenza dell'autorizzazione di cui all'articolo 8 della legge n. 21 del 1992, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.812 a euro 7.249 e, se si tratta di autobus immatricolati a noleggio con conducente, da euro 1.998 a euro 7.993. La violazione medesima importa la sanzione amministrativa della confisca del veicolo e della sospensione della patente di guida da quattro a dodici mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II. Quando lo stesso soggetto è incorso, in un periodo di tre anni, nella violazione di cui al presente comma per almeno due volte, all'ultima di esse consegue la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente. Le stesse sanzioni si applicano a coloro ai quali è stata sospesa o revocata l'autorizzazione	**violazioni commesse con gli autobus in quanto la particolare disciplina degli stessi è dettata dall'articolo 280.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

accessoria del divieto di marcia per trenta giorni; b) alla seconda violazione commessa nell'arco di cinque anni relativa al medesimo veicolo, la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 260 ad euro 1.040 nonché la sanzione amministrativa accessoria del divieto di marcia da trenta a sessanta giorni; c) alla terza violazione commessa nell'arco di cinque anni relativa al medesimo veicolo, la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 350 a euro 1.400, nonché la sanzione amministrativa accessoria del divieto di marcia da sessanta a centoventi giorni; d) alle violazioni successive alla terza commessa nell'arco di cinque anni relative al medesimo veicolo, la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2.000, nonché la sanzione amministrativa accessoria del divieto di marcia da centoventi a duecentoquaranta giorni.	**Art. 85** 4-bis. L'utilizzo di un veicolo di cui al comma 2 destinato a noleggio con conducente in violazione di alcuna delle disposizioni degli articoli 3 e 11 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, è soggetto alle seguenti sanzioni: a) alla prima violazione, si applicano al titolare dell'autorizzazione la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 178 a euro 672, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo di un mese, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II; b) alla seconda violazione commessa nell'arco di cinque anni relativa al medesimo veicolo, si applicano al titolare dell'autorizzazione la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 264 a euro 1.010, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da uno a due mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II; c) alla terza violazione commessa nell'arco di cinque anni relativa al medesimo veicolo, si applicano al titolare dell'autorizzazione la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 356 a euro 1.344, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a quattro mesi, secondo le	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

6. Al di fuori delle ipotesi di cui ai commi 4 e 5, chiunque utilizza un veicolo di cui al comma 2 destinato al noleggio con conducente in violazione delle condizioni di cui alla relativa autorizzazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 80 ad euro 320.	norme del titolo VI, capo I, sezione II; d) alle violazioni successive alla terza commessa nell'arco di cinque anni relative al medesimo veicolo, si applicano al titolare dell'autorizzazione la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 528 a euro 2.020, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da quattro a otto mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II. 4-ter. Al di fuori delle ipotesi di cui ai commi 4 e 4-bis, l'utilizzo di un veicolo di cui al comma 2 destinato a noleggio con conducente in violazione delle condizioni di cui alla relativa autorizzazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 86 a euro 338.	
Articolo 279 *Servizio taxi con autovetture, motocicli e biciclette con conducente o taxi* 1 Il servizio taxi è svolto con i seguenti veicoli: a) autovetture; b) biciclette a tre o quattro ruote; c) motocicli a due ruote e motocicli a due ruote con sidecar, ciclomotori a tre ruote e tricicli, aventi rispettivamente classificazione internazionale L2e-P, L3e, L4e, L5e-A; d) veicoli a trazione animale; 2. Il servizio taxi è disciplinato dalle	**Art. 86, comma 1** 1. Il servizio di piazza con autovetture, motocicli e ~~velocipedi~~ con conducente o taxi è disciplinato dalle leggi specifiche che regolano il settore. **Art. 86**	**La disposizione è stata riformulata al fine di fare riferimento alle vigenti categorie internazionali di veicoli, in aderenza alle modifiche apportate alle definizioni dei veicoli riportate in apposito allegato che recepisce il regolamento comunitario in materia. È stato, altresì, eliminato dal testo il**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

leggi specifiche che regolano il settore. 3. Chiunque, senza avere ottenuto la licenza prevista dall'articolo 8 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, adibisce un veicolo a servizio taxi è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.800 a euro 7.200. Dalla violazione conseguono le sanzioni amministrative accessorie della confisca del veicolo e del divieto di guida da centoventi a trecentosessanta giorni. Quando lo stesso soggetto è incorso, in un periodo di tre anni, nella predetta violazione per almeno due volte, all'ultima di esse consegue la sanzione accessoria del divieto di guida permanente. Le stesse sanzioni si applicano a coloro ai quali è stata sospesa o revocata la licenza. 4. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 11-bis della legge 15 gennaio 1992, n. 21, nei casi di utilizzo di un taxi, pur se munito di licenza, in violazione delle disposizioni di cui agli articoli 2, 12, commi 1 e 2, e 13, comma 1, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, si applicano al titolare della licenza le seguenti sanzioni:	2. Chiunque, senza avere ottenuto la licenza prevista dall'articolo 8 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, adibisce un veicolo a servizio di piazza con conducente o a taxi è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 1.812 a € 7.249. Dalla violazione conseguono le sanzioni amministrative accessorie della confisca del veicolo e della sospensione della patente di guida da quattro a dodici mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Quando lo stesso soggetto è incorso, in un periodo di tre anni, in tale violazione per almeno due volte, all'ultima di esse consegue la sanzione accessoria della revoca della patente. Le stesse sanzioni si applicano a coloro ai quali è stata sospesa o revocata la licenza. 3. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 11-bis della legge 15 gennaio 1992, n. 21, chiunque, pur essendo munito di licenza, guida un taxi in violazione di quanto disposto da alcuna delle disposizioni degli articoli 2, 12, commi 1 e 2, e 13, comma 1, della legge 15 gennaio 1992, n. 21, è soggetto alle seguenti sanzioni: a) alla prima violazione, si applicano al titolare della licenza la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 178 a euro 672, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo di un mese, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II; b) alla seconda violazione commessa nell'arco di cinque anni, si applicano al titolare della	**riferimento ai velocipedi, in quanto non previsti dalla normativa unionale ed è stato sostituito dal riferimento alle biciclette**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

a) alla prima violazione, la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 170 ad euro 680, nonché la sanzione amministrativa accessoria del divieto di marcia per trenta giorni; b) alla seconda violazione commessa nell'arco di cinque anni, si applicano al titolare della licenza la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 260 ad euro 1.040, nonché la sanzione amministrativa accessoria del divieto di marcia da trenta a sessanta giorni; c) alla terza violazione commessa nell'arco di cinque anni, la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 350 a euro 1.400, nonché la sanzione amministrativa accessoria del divieto di marcia da sessanta a centoventi giorni; d) alle violazioni successive alla terza commessa nell'arco di cinque anni, la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 880 a euro 3.520, nonché la sanzione amministrativa accessoria del divieto di marcia da centoventi	licenza la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 264 a euro 1.010, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da uno a due mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II; c) alla terza violazione commessa nell'arco di cinque anni, si applicano al titolare della licenza la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 356 a euro 1.344, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a quattro mesi, secondo le norme del titolo VI, del capo I, sezione II; d) alle violazioni successive alla terza commessa nell'arco di cinque anni, si applicano al titolare della licenza la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 884 a euro 2.020, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da quattro a otto mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II. 3-bis. Al di fuori delle ipotesi di cui ai commi 2 e 3, chiunque, pur essendo munito di licenza, guida un taxi senza ottemperare alle condizioni di cui alla licenza medesima è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 86 a euro 338	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

a duecentoquaranta giorni. 4. Al di fuori delle ipotesi di cui ai commi 3 e 4, chiunque, pur se munito di licenza, guida un taxi senza ottemperare alle condizioni di cui alla licenza medesima è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 80 a euro 320.		
Articolo 280 *Uso in conto terzi di veicoli per trasporto di persone* 1. Gli autobus con classificazione internazionale M2 e M3 sono immatricolati in uso conto terzi, se in possesso di apposito titolo abilitativo rilasciato ai sensi della normativa vigente per lo svolgimento di servizi di linea o di noleggio con conducente.	**Art. 82** 5. L'uso di terzi comprende: *(omissis)* c) servizio di linea per trasporto di persone; . ~~6. Previa autorizzazione dell'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri *(omissis)* analoga autorizzazione viene rilasciata dall'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri agli autobus destinati a servizio di noleggio con conducente, i quali possono essere impiegati, in via eccezionale secondo direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con decreti ministeriali, in servizio di linea e viceversa.~~ **Art. 85 comma 2, lettera e)** 1.. 2. Possono essere destinati ad effettuare servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone: (*omissis*) e) gli autobus;	**La disposizione è stata riformulata sotto il profilo formale, al fine di fare riferimento alle vigenti categorie internazionali di veicoli per trasporto persone nonché per chiarire che l'uso in conto terzi (che è la modalità ordinaria di uso per tali veicoli) presuppone il rilascio di un titolo abilitativo o allo svolgimento di servizi di linea ovvero di noleggio con conducente (disciplinato dalla legge n. 218 del 2003, di competenza regionale). Si è pertanto eliminata l'autorizzazione di cui all'articolo 82, comma 6, terzo periodo e 87, comma 3. Nel contempo, la**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	(*omissis*) **Art. 87** ~~1.Agli effetti del presente articolo un veicolo si intende adibito al servizio di linea quando l'esercente, comunque remunerato, effettua corse per una destinazione predeterminata su itinerari autorizzati e con offerta indifferenziata al pubblico, anche se questo sia costituito da una particolare categoria di persone.~~ ~~3. La carta di circolazione di tali veicoli è rilasciata sulla base del nulla osta emesso dalle autorità competenti ad accordare le relative concessioni.~~ ~~4. I suddetti veicoli possono essere utilizzati esclusivamente sulle linee per le quali l'intestatario della carta di circolazione ha ottenuto il titolo legale, salvo le eventuali limitazioni imposte in detto titolo. Il concedente la linea può autorizzare l'utilizzo di veicoli destinati al servizio di linea per quello di noleggio da rimessa, purché non sia pregiudicata la regolarità del servizio. A tal fine la carta di circolazione deve essere accompagnata da un documento rilasciato dall'autorità concedente, in cui sono indicate le linee o i bacini di traffico o il noleggio per i quali i veicoli possono essere utilizzati.~~	**riformulazione proposta al comma 3 precisa che l'utilizzazione dei veicoli tiene conto delle prescrizioni contenute nel relativo titolo abilitativo che deve essere esibito agli organi di polizia al momento dell'attività di controllo** **La nuova formulazione semplifica la procedura di immatricolazione e di utilizzo dei veicoli destinati al servizio di linea.** **Non si riproducono altresì le disposizioni relativa alle caratteristiche del servizio di linea ovvero alla distrazione dei relativi mezzi, in quanto oggetto di apposita disciplina nell'ambito del decreto legislativo n. 285 del 2006.**
2. Fermo restando quanto previsto dagli articoli 278 e 279, i veicoli di categoria internazionale M1, i veicoli con caratteristiche atipiche assimilabili alla categoria internazionale M, nonché i filobus e gli	2. Possono essere destinati ai servizi di linea per trasporto di persone: gli autobus, gli autosnodati, ~~gli autoarticolati, gli autotreni~~, i	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

autosnodati sono immatricolati in uso conto terzi per servizio di linea, se in possesso di apposita autorizzazione per lo svolgimento del medesimo servizio di linea.	filobus, i filosnodati, i filoarticolati e i filotreni destinati a tale trasporto.	**L'uso proprio dei veicoli di categoria internazionale M (autobus e camion) è consentito solo in presenza di determinate condizioni che sono delineate nell'articolo 277.**
3. Resta fermo che l'utilizzazione dei veicoli ai sensi del presente articolo tiene conto delle prescrizioni contenute nel relativo titolo abilitativo. Il predetto titolo è esibito agli organi di polizia al momento dell'attività di controllo.	**Nuovo inserimento**	**Vedi nota comma 1**
4. È soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2000 nonché alla sanzione accessoria del divieto di marcia per un periodo di due mesi, secondo le norme del titolo III: a) chiunque utilizza in servizio di linea un veicolo non adibito a tale uso; b) chiunque utilizza un veicolo di classe non idonea all'espletamento del servizio di linea autorizzato; c) chiunque impiega un veicolo su linee diverse da quelle per le quali ha titolo legale.	6. Chiunque utilizza in servizio di linea un veicolo non adibito a tale uso, ovvero impiega un veicolo su linee diverse da quelle per le quali ha titolo legale, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731. 7. La violazione di cui al comma 6 importa la sanzione accessoria della sospensione della carta di circolazione da due a otto mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.	**La previgente sanzione è stata adeguata sia sotto il profilo formale (riparametrazione e sanzione accessorie diverse) sia sotto il profilo sostanziale al fine di ricomprende l'ipotesi dell'uso di autobus non idonei all'espletamento del servizio autorizzato (non si può usare ad esempio l'autobus di classe 1 per ambito urbano con passeggeri in piedi per l'espletamento di un servizio interurbano quale**
5. Chiunque adibisce a noleggio con	**Art. 85, comma 4** 4. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 11-bis della legge 15 gennaio 1992, n. 21, chiunque adibisce a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso ovvero in assenza dell'autorizzazione di cui all'articolo 8 della legge n. 21 del 1992, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 1.812 a euro 7.249 e, se si tratta di autobus immatricolati a noleggio con conducente, da	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

conducente un veicolo di cui al comma 1 non destinato a tale uso ovvero in assenza dell'autorizzazione di cui alla legge 11 agosto 2003, n.218, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 2000,00 a euro 8.000,00. La violazione di cui al primo periodo comporta la sanzione amministrativa della confisca del veicolo e del divieto di guida per un periodo di quattro mesi, secondo le norme del titolo III. Quando lo stesso soggetto è incorso, in un periodo di tre anni, nella violazione di cui al presente comma per almeno due volte, all'ultima di esse consegue la sanzione amministrativa accessoria del divieto di guida permanente. Le stesse sanzioni si applicano a coloro ai quali è stata sospesa o revocata l'autorizzazione.	euro 1.998 a euro 7.993. La violazione medesima importa la sanzione amministrativa della confisca del veicolo e della sospensione della patente di guida da quattro a dodici mesi, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II. Quando lo stesso soggetto è incorso, in un periodo di tre anni, nella violazione di cui al presente comma per almeno due volte, all'ultima di esse consegue la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente. Le stesse sanzioni si applicano a coloro ai quali è stata sospesa o revocata l'autorizzazione.	**ad esempio il collegamento con gli aeroporti, ipotesi frequente nella prassi)**
Articolo 281 *Trasporto di persone con autocarri* 1. Gli autocarri possono essere utilizzati per il trasporto di persone, soltanto in via eccezionale e temporanea, previa autorizzazione dell'ufficio competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e sulla base del nulla osta del Prefetto.	**Art. 82 comma 6** 6. Previa autorizzazione dell'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri, gli autocarri possono essere utilizzati, in via eccezionale e temporanea, per il trasporto di persone. L'autorizzazione è rilasciata in base al nulla osta del prefetto. (*omissis*)	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

CAPO II – ATTIVITÀ DI TRASPORTO DI COSE

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 282 *Uso dei veicoli per trasporto cose in conto proprio* 1. Il trasporto di cose in conto proprio mediante veicoli di categoria internazionale N ed O, aventi una massa complessiva a pieno carico non superiore a 6 t. è soggetto alle disposizioni del presente codice e ad esso non si applicano le disposizioni della legge 6 giugno 1974, n. 298. 2. Per i veicoli utilizzati nel trasporto di cose in conto proprio aventi una massa complessiva a pieno carico superiore a 6t, il rilascio dei documenti di circolazione è subordinato al possesso del titolo abilitativo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298.	**Art. 88** 2. (o*missis)* Le disposizioni della legge 6 giugno 1974, n. 298, non si applicano agli autoveicoli aventi una massa complessiva a pieno carico non superiore a 6 t. **Art. 83** 2. La carta di circolazione dei veicoli soggetti alla disciplina del trasporto di cose in conto proprio è rilasciata sulla base della licenza per l'esercizio del trasporto di cose in conto proprio; su detta carta dovranno essere annotati gli estremi della licenza per l'esercizio dell'autotrasporto in conto proprio così come previsto dalla legge 6 giugno 1974, n. 298 e successive modificazioni. Omissis ~~3. Per gli altri documenti di cui deve essere munito il veicolo adibito al trasporto di cose in conto proprio restano salve le disposizioni stabilite dalle norme speciali in materia~~.	**La riformulazione è finalizzata a chiarire che il trasporto di cose in conto proprio con veicoli sino a 6t è liberalizzato e non è soggetto al rilascio del titolo previsto dalla legge n. 298 del 1974. Per tale modalità di trasporto si applica esclusivamente il codice della strada. Resta fermo che per il trasporto di cose in conto proprio con veicoli di massa complessiva superiore a 6t è necessaria la licenza ai sensi della citata legge.** **In conseguenza del chiarimento che precede, si elimina il riferimento ora contenuto nell'abrogato comma 3 dell'articolo 83, in quanto è chiaro che la legge di riferimento sia sotto il profilo sostanziale che sanzionatorio è la legge n. 298 del 1974.**
Articolo 283 *Servizio di trasporto di cose per conto terzi* 1. Per gli autoveicoli destinati al trasporto	**Art. 88, comma 2**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

di cose in conto terzi di categoria internazionale N ed O il rilascio dei documenti di circolazione è subordinato all'iscrizione all'albo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, e, ove richiesto ai sensi della normativa vigente, al Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009. 2. Fermo restando quanto previsto dal comma 1, è consentito, nel proprio interesse e nello svolgimento di un'attività economica, il trasferimento di cose in disponibilità della medesima impresa che effettua il trasporto, con un veicolo immatricolato per il trasporto di cose in conto terzi. 3. Per gli autoveicoli utilizzati nel trasporto di cose in conto terzi in servizio di piazza il rilascio dei documenti di circolazione è subordinato al rilascio del titolo di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298.	2. La carta di circolazione è rilasciata sulla base della autorizzazione prescritta per effettuare il servizio ed è accompagnata dall'apposito documento previsto dalle leggi specifiche che disciplinano la materia, che costituisce parte integrante della carta di circolazione. *Omissis* **Nuovo inserimento** **Art. 90** 1. Il servizio di piazza di trasporto di cose per conto terzi è disciplinato dalle norme specifiche di settore; la carta di circolazione è rilasciata sulla base della autorizzazione prescritta per effettuare il servizio	**La riformulazione è finalizzata ad integrare il riferimento alla licenza prevista dalla legge n. 298 del 1974 con la prescritta iscrizione al REN prevista dal Regolamento europeo.** **La disposizione inserisce nel codice la norma che sancisce il principio (peraltro riconosciuto nella prassi) secondo il quale l'attività del trasporto di cose in conto terzi è più ampia rispetto a quella del conto proprio e la ricomprende. Pertanto, l'attività di trasporto in conto proprio può essere svolta senza l'apposito a licenza da parte di imprese abilitate a svolgere trasporti in conto terzi.** **La nuova formulazione chiarisce che l'autorizzazione a cui si fa riferimento nella formulazione previgente è quella prevista dalla legge n. 298 del 1974 e conseguentemente si applicheranno le disposizioni di tale legge anche in relazione alle sanzioni per mancato possesso del titolo**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Chiunque utilizza per il trasporto di cose per conto terzi in servizio di piazza veicoli non adibiti a tale uso è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500,00 a euro 2.000,00.	2. Chiunque utilizza per il trasporto di cose per conto terzi in servizio di piazza veicoli non adibiti a tale uso è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 ad euro 1.731,00	**ovvero inosservanza delle relative prescrizioni. Resta nel codice, invece, la sanzione già prevista per uso diverso del veicolo in caso di servizio di piazza trasporto cose.**

CAPO III - DELLA LOCAZIONE DEI VEICOLI

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 284 *Locazione senza conducente* 1. Possono essere oggetto di contratto di locazione senza conducente: a) i monopattini elettrici; b) le biciclette; c) i veicoli con classifica internazionale L, M, N e O; d) i veicoli ad uso speciale di categoria internazionale L, M, N e O.	**Art. 84, commi 4 e 5** 4. Possono essere destinati alla locazione senza conducente: **Nuovo inserimento** **Nuovo inserimento** a) i veicoli ad uso speciale, ~~la cui massa complessiva a pieno carico non sia superiore a 6 t;~~ b~~) i veicoli destinati al trasporto di cose.~~ ~~b-bis) i veicoli, aventi al massimo nove posti compreso quello del conducente, destinati al trasporto di persone, ((...)) i veicoli per il trasporto promiscuo, gli autocaravan, le caravan e i rimorchi~~	**Il primo comma ha riformulato il comma 4 dell'articolo 84 al fine di fare riferimento alle vigenti categorie internazionali di veicoli, in aderenza alle modifiche apportate alle definizioni dei veicoli riportate in apposito allegato che recepisce il regolamento comunitario in materia. Sono state aggiunte alcune tipologie di veicoli non soggetti ad immatricolazione (monopattini e biciclette). È stata, altresì, eliminata la limitazione del superamento**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	~~destinati al trasporto di attrezzature turistiche e sportive.~~ ~~((b-ter) i veicoli, aventi più di nove posti compreso quello del conducente, destinati al trasporto di persone))~~ 5. Per i veicoli destinati a locazione senza conducente di cui al comma 4, la carta di circolazione è rilasciata alle imprese che esercitano l'attività in conformità a quanto previsto dall'articolo 1 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 19 dicembre 2001, n. 481. **Nuovo inserimento**	**delle 6t per i veicoli ad uso speciale, al fine di favorirne l'utilizzo. Per i veicoli ad uso speciale aventi massa superiore a 6t sono previste, tuttavia, limitazioni di utilizzo nel comma 4 nell'ottica della sicurezza**
2. Possono essere immatricolati in locazione senza conducente i veicoli di cui al comma 1, lettere c) e d), quando l'intestatario dei documenti di circolazione è autorizzato a svolgere l'attività previa segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) ai sensi della normativa vigente.	**Nuovo inserimento**	**Ulteriore condizione è stata posta al comma 3 per la locazione delle autoambulanze, circoscrivendo i locatari ai soli soggetti che già sono intestatari di analogo veicolo temporaneamente non utilizzabile.** **Vedi nota comma 1 su veicoli uso speciale superiore a 6t.**
3. La locazione di un'autoambulanza, di cui al comma 1, lettera d) è consentita esclusivamente per sostituire temporaneamente un'autoambulanza già		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

in disponibilità del locatario. 4. La locazione dei veicoli di cui al comma 1, lettera d), aventi massa complessiva a pieno carico superiore a 6 tonnellate, ove richiesta dalle norme in vigore, è subordinata alla verifica delle abilitazioni o autorizzazioni necessarie per l'impiego delle attrezzature particolari di cui sono dotati. Ai fini del rispetto delle condizioni di cui al presente comma a bordo del veicolo oggetto del contratto di locazione, è presente la documentazione, in formato cartaceo o digitale, relativa alle abilitazioni. 5. Le imprese stabilite nell'Unione europea regolarmente abilitate all'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose o di persone per conto di terzi e abilitate all'attività di locazione senza conducente, possono sublocare i veicoli di cui al comma 1. 6. L'utilizzo dei veicoli di cui al comma 1 è consentito nel rispetto delle condizioni previste dal presente Capo e all'articolo 78, comma 6. 7. La comunicazione prevista	**Art. 84, commi 7 e 7-bis (riformulazione solo formale)** 7. Fuori dei casi indicati dai commi 2, 3 e 3-bis, chiunque adibisce a locazione senza conducente un veicolo non destinato a tale uso è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731 se si tratta di autoveicoli o rimorchi ovvero da euro 42 a euro 173 se si tratta di altri veicoli *(omissis)*. 8. Alle violazioni di cui ai commi 7 e 7-bis consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a otto mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI. 7. (*omissis)* Alle stesse sanzioni soggiace chiunque circola con un veicolo adibito a locazione senza conducente e non destinato a tale uso.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

all’articolo 285, comma 4, lettera d) e all’art. 286, comma 3, lettera d) soddisfa l’obbligo di cui all’articolo 78, comma 6. 8. Le disposizioni del presente Capo previste in caso di locazione senza conducente si applicano anche nei diversi casi in cui si hanno atti, da cui deriva una variazione dell'intestatario dei documenti di circolazione ovvero che comportano la disponibilità temporanea del veicolo, a favore di un soggetto diverso dall'intestatario stesso. 9. Fuori dei casi di cui agli articoli 285 e 286, chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500 a euro 2000, se si tratta di autoveicoli o rimorchi ovvero da euro 50 a euro 200 se si tratta di altri veicoli. Alle violazioni di cui al presente comma, consegue la sanzione amministrativa accessoria del divieto di marcia per un periodo di due mesi, secondo le disposizioni del Titolo III. Le sanzioni di cui al presente comma		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

si applicano, altresì, a chiunque circola con un veicolo adibito a locazione senza conducente e non destinato a tale uso.		
Articolo 285 *Locazione senza conducente di veicoli per trasporto di cose* 1. Il locatario può utilizzare in conto proprio i veicoli di cui all'articolo 284, comma 2, destinati al trasporto di cose, solo se gli stessi hanno massa complessiva a pieno carico non superiore a 6 tonnellate. 2. I veicoli immatricolati in locazione senza conducente di cui all'articolo 284, comma 2, destinati al trasporto di cose, possono essere utilizzati per effettuare trasporto in conto terzi da parte di un'impresa iscritta all'albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi, ai sensi della legge 6 giugno 1974, n. 298, e, ove richiesto dalla normativa vigente, al Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e	**Art. 84 Locazione senza conducente** 4-bis. L'utilizzo in conto proprio dei veicoli destinati al trasporto di cose di cui al comma 4, lettera b), è ammesso qualora gli stessi abbiano massa complessiva a pieno carico non superiore a 6 t. 3. L'impresa italiana iscritta all'albo degli autotrasportatori di cose per conto terzi, in conformità a quanto disposto dalla legge 6 giugno 1974, n. 298, e, se del caso, al Registro elettronico nazionale delle imprese che esercitano la professione di trasportatore su strada di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, può utilizzare autocarri, trattori, rimorchi e semirimorchi, autotreni ed autoarticolati, acquisiti in disponibilità mediante contratto di locazione e di proprietà di impresa avente sede in uno Stato membro dell'Unione europea , incluse le imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi o di locazione senza conducente regolarmente	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

del Consiglio, del 21 ottobre 2009. 3. Per effettuare trasporto in conto terzi, i veicoli destinati al trasporto di cose possono essere oggetto di locazione senza conducente tra imprese stabilite nell'Unione europea regolarmente abilitate all'esercizio dell'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi o di locazione senza conducente, se gli stessi sono immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di uno Stato membro. 4. L'utilizzo dei veicoli oggetto di locazione senza conducente di cui ai commi 2 e 3 è consentito solo se: a) il contratto di locazione prevede unicamente la messa a disposizione del veicolo senza conducente e non risulta collegato a un contratto di servizio, concluso con la stessa impresa, riguardante il personale di guida o di accompagnamento; b) il veicolo locato è esclusivamente a disposizione dell'impresa che lo utilizza, per la durata del contratto di locazione, salvo quanto previsto all'articolo 284 comma 5;	abilitate. 2. È ammessa, nell'ambito del trasporto di merci su strada per conto di terzi, l'utilizzazione di autocarri, trattori, rimorchi e semirimorchi, autotreni e autoarticolati locati senza conducente, dei quali risulti locataria un'impresa stabilita in uno Stato membro dell'Unione europea, a condizione che i suddetti veicoli risultino immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di qualsiasi Stato membro. 4-ter L'utilizzazione di veicoli in locazione senza conducente di cui ai commi 2 e 3 è consentita a condizione che: a) il contratto di locazione preveda unicamente la messa a disposizione del veicolo senza conducente e non sia abbinato a un contratto di servizio concluso con la stessa impresa e riguardante il personale di guida o di accompagnamento; b) il veicolo locato sia esclusivamente a disposizione dell'impresa che lo utilizza, per la durata del contratto di locazione; c) il veicolo locato sia guidato dal personale proprio dell'impresa che lo utilizza. **Nuovo inserimento** 4-quater. Al fine del rispetto delle condizioni di cui al comma 4-ter è	**L'obbligo previsto alla lettera d) del comma 4 riproduce quanto stabilito dall'articolo 16 del regolamento (CE) n.1071/2009 e dalla direttiva 2022/738 nonché dall'articolo 24 del DL 69/2023.** **Il comma 5 ripropone i documenti da tenere a bordo di cui al comma 4-quater dell'articolo 84, aggiungendo la documentazione che provi il rispetto della condizione di cui al comma 5 nel caso di locazione di veicolo ad uso speciale con massa superiore alle 6. T.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

c) il conducente del veicolo locato ha un rapporto giuridico con l'impresa locataria; d) la targa di immatricolazione del veicolo di massa complessiva a pieno carico, compresa quella dei rimorchi, superiore a 1,5 tonnellate, è stata comunicata al competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. 5. Ai fini del rispetto delle condizioni di cui al comma 4, a bordo del veicolo oggetto del contratto di locazione, è presente la seguente documentazione, in formato cartaceo o elettronico: a) il contratto di locazione o un estratto autenticato del medesimo contratto; b) quando il conducente non è il locatario del veicolo, il contratto di lavoro del conducente o estratto autenticato del medesimo contratto;	necessario il possesso, a bordo del veicolo oggetto del contratto di locazione, della seguente documentazione in formato cartaceo o elettronico: a) contratto di locazione o estratto autenticato del medesimo contratto; b) qualora non sia il conducente a locare il veicolo, contratto di lavoro del conducente o estratto autenticato del medesimo contratto. 4-quinquies. I documenti di cui al comma 4-quater, lettere a) e b), possono eventualmente essere sostituiti da un documento equivalente secondo le disposizioni vigenti. 6. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto adottato di concerto con il Ministro dell'interno, può stabilire eventuali ulteriori criteri limitativi, nonché le modalità per il rilascio della carta di circolazione e per l'utilizzo dei veicoli di cui ai commi 2 e 3. 7. Fuori dei casi indicati dai commi 2, 3 e 3-bis, chiunque adibisce a locazione senza conducente un veicolo non destinato a tale uso è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731 se si tratta di autoveicoli o rimorchi *(omissis)*. 7-bis. Chiunque utilizza un veicolo in locazione senza conducente di cui ai commi 2 e 3 senza rispettare le condizioni di cui al comma 4-ter è soggetto alla sanzione amministrativa	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

6. I documenti di cui al comma 5 possono essere sostituiti da un documento equivalente secondo le disposizioni vigenti. 7. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'interno, possono essere stabiliti eventuali ulteriori criteri limitativi della locazione senza conducente. 8. Chiunque utilizza un veicolo in locazione senza conducente in violazione delle disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500,00 a euro 2.000. Si applica, altresì, la sanzione amministrativa accessoria del divieto di marcia per un periodo di due mesi, secondo le disposizioni del titolo III.	del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. 8. Alle violazioni di cui ai commi 7 e 7-bis consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a otto mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.	
Articolo 286 *Locazione senza conducente di autobus* 1. I veicoli immatricolati in locazione senza conducente di cui all'articolo 284, comma 2, con classificazione internazionale M2 e M3 possono	**Art. 84, comma 3-bis** 3-bis. L'impresa autorizzata all'esercizio dell'attività di trasporto di persone su strada può utilizzare autobus locati senza conducente sulla base di un contratto di locazione stipulato con un'impresa locatrice stabilita in uno	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

essere utilizzati per effettuare trasporto in conto terzi da parte di un'impresa iscritta al Registro elettronico nazionale delle imprese che esercita la professione di trasportatore su strada di cui all'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009.	Stato membro dell'Unione europea, a condizione che i suddetti veicoli risultino immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di qualsiasi Stato membro.	**La riformulazione proposta ai commi 1 e 2 è finalizzata a rendere chiaro che i soggetti locatari i veicoli di categoria M 2 e M3 (autobus) devono necessariamente essere imprese iscritte al REN (condizione non espressamente prevista nel vigente comma 3-bis che faceva solo riferimento ad imprese autorizzate all'attività di trasporto).**
2. La locazione dei veicoli con classificazione internazionale M2 e M3 è consentita tra imprese stabilite nell'Unione europea, regolarmente abilitate all'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone per conto di terzi o di locazione senza conducente, se i veicoli sono immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di uno Stato membro.	4-ter L'utilizzazione di veicoli in locazione senza conducente di cui ai commi 2 e 3 è consentita a condizione che: a) il contratto di locazione preveda unicamente la messa a disposizione del veicolo senza conducente e non sia abbinato a un contratto di servizio concluso con la stessa impresa e riguardante il personale di guida o di accompagnamento; b) il veicolo locato sia esclusivamente a disposizione dell'impresa che lo utilizza, per la durata del contratto di locazione; c) il veicolo locato sia guidato dal personale proprio dell'impresa che lo utilizza.	
3. L'utilizzo di autobus in locazione senza conducente di cui ai commi 1 e 2 è consentita solo se: a) il contratto di locazione prevede unicamente la messa a disposizione del veicolo senza conducente e non risulta collegato a un contratto di servizio concluso con la stessa impresa e riguardante il personale di guida o di accompagnamento; b) il veicolo locato è esclusivamente a disposizione dell'impresa che lo	**Nuovo inserimento** 4-quater. Al fine del rispetto delle condizioni di cui al comma 4-ter è necessario il possesso, a bordo del veicolo oggetto del contratto di	**I commi da 3 a 6 ripropongono, uniformando la disciplina della locazione senza conducente nell'autotrasporto di persone quanto previsto dai commi 4, 6, 7 e 8 dell'articolo 285 relativo alla**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

utilizza, per la durata del contratto di locazione, salvo quanto previsto all'articolo 284, comma 5; c) il conducente del veicolo locato ha un rapporto giuridico con l'impresa locataria; d) è avvenuta comunicazione al competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti della targa di immatricolazione dell'autobus. 4. Ai fini di cui al comma 3, a bordo del veicolo oggetto del contratto di locazione è presente la seguente documentazione in formato cartaceo o elettronico: a) il contratto di locazione o un estratto autenticato del medesimo contratto; b) quando il conducente non è locatario del veicolo, il contratto di lavoro del conducente o un estratto autenticato del medesimo contratto;	locazione, della seguente documentazione in formato cartaceo o elettronico: a) contratto di locazione o estratto autenticato del medesimo contratto; b) qualora non sia il conducente a locare il veicolo, contratto di lavoro del conducente o estratto autenticato del medesimo contratto. 4-quinquies. I documenti di cui al comma 4-quater, lettere a) e b), possono eventualmente essere sostituiti da un documento equivalente secondo le disposizioni vigenti. 6. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto adottato di concerto con il Ministro dell'interno, può stabilire eventuali ulteriori criteri limitativi, nonché le modalità per il rilascio della carta di circolazione e per l'utilizzo dei veicoli di cui ai commi 2 e 3. 7. Fuori dei casi indicati dai commi 2, 3 e 3-bis, chiunque adibisce a locazione senza conducente un veicolo non destinato a tale uso è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731 se si tratta di autoveicoli o rimorchi ovvero da euro 42 a euro 173 se si tratta di altri veicoli. Alle stesse sanzioni soggiace chiunque circola con un veicolo adibito a locazione senza conducente e non destinato a tale uso. 7-bis. Chiunque utilizza un veicolo in	**locazione senza conducente di veicoli per trasporto di cose.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

c) titolo autorizzatorio del servizio in corso di svolgimento. 5. I documenti di cui al comma 4, lettere a) e b), possono essere sostituiti da un documento equivalente secondo le disposizioni vigenti. 6. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'interno, possono essere stabiliti eventuali ulteriori criteri limitativi della locazione senza conducente di autobus. 7. Chiunque utilizza un veicolo in locazione senza conducente in violazione delle disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 500,00 a euro 2000,00. Si applica, altresì, la sanzione amministrativa	locazione senza conducente di cui ai commi 2 e 3 senza rispettare le condizioni di cui al comma 4-ter è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 430 a euro 1.731. 8. Alle violazioni di cui ai commi 7 e 7-bis consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione per un periodo da due a otto mesi, secondo le norme del capo I, sezione II, del titolo VI.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

accessoria del divieto di marcia per un periodo di due mesi, secondo le disposizioni del titolo III.		
Articolo 287 *Locazione senza conducente con facoltà di acquisto, leasing e vendita di veicoli con patto di riservato dominio* 1. I motoveicoli, gli autoveicoli ed i rimorchi locati con facoltà di acquisto sono immatricolati a nome del locatore, con specifica annotazione sulla carta di circolazione del nominativo del locatario e della data di scadenza del relativo contratto. In tale ipotesi, l'immatricolazione è effettuata in relazione all'uso cui il veicolo è adibito e a condizione che il locatario sia in possesso del titolo e dei requisiti eventualmente prescritti dal presente titolo. Nelle ipotesi di cui al presente comma, si considera intestatario della carta di circolazione anche il locatore. Le indicazioni di cui al presente comma sono riportate nella iscrizione al P.R.A. 2. Ai fini del risarcimento dei danni prodotti a persone o cose dalla circolazione dei veicoli, il locatario è	**Art. 91** 1. I motoveicoli, gli autoveicoli ed i rimorchi locati con facoltà di acquisto sono immatricolati a nome del locatore, ma con specifica annotazione sulla carta di circolazione del nominativo del locatario e della data di scadenza del relativo contratto. In tale ipotesi, la immatricolazione viene effettuata in relazione all'uso cui il locatario intende adibire il veicolo e a condizione che lo stesso sia in possesso del titolo e dei requisiti eventualmente prescritti dagli articoli da 82 a 90. Nelle medesime ipotesi, si considera intestatario della carta di circolazione anche il locatore. Le indicazioni di cui sopra sono riportate nella iscrizione al P.R.A. 2. Ai fini del risarcimento dei danni prodotti a persone o cose dalla circolazione dei veicoli, il locatario è responsabile in solido con il conducente ai sensi dell'art. 2054, comma terzo, del codice civile. 3. Nell'ipotesi di vendita di veicolo con patto di riservato dominio, il veicolo è immatricolato al nome dell'acquirente,	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

responsabile in solido con il conducente ai sensi dell'articolo 2054, comma terzo, del codice civile. 3. Nell'ipotesi di vendita di veicolo con patto di riservato dominio, il veicolo è immatricolato al nome dell'acquirente, ma con specifica annotazione nella carta di circolazione del nome del venditore e della data di pagamento dell'ultima rata. Le stesse indicazioni sono riportate nella iscrizione al P.R.A. 4. Ai fini delle violazioni amministrative di cui al presente codice, si applica all'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria e all'acquirente con patto di riservato dominio la disciplina di cui all'articolo 126.	ma con specifica indicazione nella carta di circolazione del nome del venditore e della data di pagamento dell'ultima rata. Le stesse indicazioni sono riportate nella iscrizione al P.R.A. 4. Ai fini delle violazioni amministrative si applica all'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria e all'acquirente con patto di riservato dominio l'art. 196, comma 1.	
Articolo 288 *Locazione di monopattini elettrici* a.i.1. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici organizzano, in accordo con i comuni territorialmente competenti, adeguate campagne informative sul corretto uso del monopattino elettrico, informano gli utenti, tramite le applicazioni digitali per il noleggio, sulle disposizioni del presente codice specificamente rivolte alla circolazione con monopattino,	**LEGGE 27 dicembre 2019, n. 160** 75-septiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici sono tenuti ad organizzare, in accordo con i comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico e ad inserire nelle applicazioni digitali per il noleggio le regole fondamentali, impiegando tutti gli strumenti tecnologici utili a favorire il rispetto delle regole.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

compreso l’uso obbligatorio del casco, e promuovono il rispetto delle predette disposizioni mediante l’utilizzo di tutti gli strumenti tecnologici disponibili.	75-sexiesdecies. Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di prevenire la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, devono altresì prevedere l'obbligo di acquisizione della fotografia, al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via. **Nuovo inserimento**	**La disposizione, pur presente nella legge 160/2019 con le modifiche apportate dalla legge n.177 del 2024, non era sanzionata e, quindi, inefficace.**
a.i.2. Al fine di contrastare il parcheggio dei monopattini elettrici al di fuori delle aree destinate alla sosta dei veicoli e prevenire eventuali intralci alla circolazione veicolare o pedonale o situazioni di degrado urbano, gli operatori di noleggio di monopattini elettrici dispongono l’acquisizione obbligatoria, al termine di ogni noleggio, di apposita immagine fotografica idonea a comprovare il corretto posizionamento del veicolo. In caso di accertamento di violazioni delle disposizioni del presente comma, anche ai sensi dell’articolo 139, comma 2, secondo periodo, all’utente del veicolo si		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

applica la sanzione amministrativa da euro 50 a euro 200 e all'operatore di noleggio la sanzione amministrativa da 1.000 ad euro 4.000.		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

ALLEGATI TITOLO III

ALLEGATO	NOTE
ALLEGATO III.1 **DELLE PRESCRIZIONI PER LA CESSAZIONE DELL'IMMOBILIZZAZIONE E DEL DIVIETO DI MARCIA DEL VEICOLO A TEMPO INDETERMINATO** **Articolo 1** **Cessazione senza verifica** 1. L'immobilizzazione e il divieto di marcia a tempo indeterminato del veicolo di cui all'articolo 131, comma 1, lettere a) e b), cessa al momento dell'adempimento della prescrizione indicata nel verbale, senza che sia necessaria la verifica dell'adempimento medesimo da parte dell'organo accertatore, nei seguenti casi: a) con riferimento all'articolo 48, comma 2, lettera i), quando il veicolo sia stato dotato di mezzi antisdrucciolevoli o pneumatici invernali; b) con riferimento all'articolo 48, comma 2, lettera n), a seguito dell'abbandono della pista ciclabile; c) con riferimento all'articolo 48, comma 2, lettera o), quando il veicolo abbandona l'isola; d) con riferimento all'articolo 48, comma 3, lettere a), b), c), d), e), f), g), m) e n), a seguito dell'abbandono della sede stradale ove non è ammessa la circolazione per la particolare tipologia di veicolo; e) a seguito del verificarsi delle seguenti condizioni: 1.1) assicurazione solida degli oggetti diversi dal carico, in modo da evitare la dispersione di materiale nelle ipotesi di cui all'articolo 48, comma 3, lettera h), 1.2) ripristino della tenuta stagna del veicolo o della copertura del carico, in modo da evitare la	L'allegato, di nuova introduzione, reca la disciplina di dettaglio concernente le condizioni e le procedure per la cessazione degli effetti delle sanzioni amministrative accessorie dell'immobilizzazione del veicolo e del divieto di marcia, sia nei casi in cui la cessazione consegue automaticamente all'adempimento delle prescrizioni impartite, sia nelle ipotesi in cui essa è subordinata alla verifica dell'avvenuta regolarizzazione da parte dell'organo accertatore, nonché le modalità procedurali per l'accertamento dell'adempimento. Le citate sanzioni sostituiscono le sanzioni del ritiro del documento di circolazione e del fermo amministrativo del veicolo, disciplinate rispettivamente dagli articoli 216 e 214 del vigente Codice della strada.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

dispersione di materiale nelle ipotesi di cui all'articolo 48, comma 3, lettera i); 1.3) ripristino delle condizioni d'uso del veicolo, dei dispositivi di equipaggiamento o della gommatura o, in alternativa, a seguito dell'abbandono della sede stradale ove non è ammessa la circolazione, nelle ipotesi di cui all'articolo 48, comma 3, lettera l); 1.4) il ripristino del carico del veicolo nelle ipotesi di cui all'articolo 58, commi 2, lettere a), b), c), d), 3, 4, 6, 7 e 8. 1.5) assicurazione solida del carico, nelle ipotesi di cui all'articolo 58, comma 1, lettere a), b), c), d); 1.6) applicazione del pannello quadrangolare per la segnalazione della sporgenza longitudinale, nelle ipotesi di cui all'articolo 58, comma 9; 1.7) ripristino dei limiti di dimensione e massa, nelle ipotesi di cui all'articolo 83, commi 1, 2 e 3; f) con riferimento all'articolo 73, comma 9, a seguito del ripristino delle condizioni di sicurezza per la circolazione stradale ottenuta attraverso il rispetto delle prescrizioni relative al traino di cui all'articolo 84; g) con riferimento all'articolo 75, comma 6, a seguito dell'adempimento delle prescrizioni impartite da funzionari, ufficiali e agenti che espletano servizi di polizia stradale; h) con riferimento all'articolo 76, comma 5, a seguito del ripristino della regolarità delle caratteristiche costruttive e funzionali e dei dispositivi di equipaggiamento del veicolo, quando la mancanza di omologazione riguarda caratteristiche o dispositivi non essenziali per la sicurezza; l) con riferimento all'articolo 77, commi 3, lett. c) e 5,	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

a seguito dell’apposizione della targa, in conformità alle indicazioni del Titolo VI; m) con riferimento all’articolo 78, commi 1, 2, 3, 4 secondo periodo, 5 secondo periodo, 6, secondo periodo e 7 secondo periodo, a seconda dei casi: n) a seguito dell’ottenimento del certificato di circolazione, del certificato di idoneità tecnica o della carta di circolazione/DU; 1) a seguito dell’annotazione della variazione dell’intestazione o della disponibilità del veicolo; 2) a seguito dell’aggiornamento dell’anagrafe nazionale dei veicoli; o) con riferimento all’articolo 79, commi 1, 3 e 4, a seguito dell’effettuazione della prescritta visita di revisione o dell’assolvimento dell’obbligo di richiamo di cui all’articolo 117 e conseguente aggiornamento nell’apposita sezione dell’archivio nazionale dei veicoli; p) con riferimento all’articolo 83, commi 1, 2, 3, a seguito del ripristino della sagoma o della massa previsti dai limiti di categoria o dal documento di circolazione; q) con riferimento all’articolo 84, commi 1, 2, 4, 5 e 6 lettere a), b) c), a seguito dello sganciamento; r) con riferimento all’articolo 84, comma 3, a seguito del rispetto delle prescrizioni di agganciamento; s) con riferimento all’articolo 89, comma 3, a seguito della rimozione di adesivi, stemmi o altri elementi distintivi collocati sulle targhe, sulle targhe prova o sui contrassegni per monopattini e cicli a propulsione, a seconda dei casi;	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

t) con riferimento all'articolo 92, comma 1, a seguito della cancellazione di cui al comma 2; u) con riferimento all'articolo 101, comma 1, a seguito della corretta sistemazione del carico; v) nei casi di trasporto di merci ed oggetti pericolosi di cui all'articolo 102 commi 3 lettere a), b), c), d), e), f), g), h), i), l), m), p), r), t, u), aa), bb), cc), dd), ee), ff), hh), ll), mm) e 4 lettera a), a seguito del ripristino delle condizioni di regolarità e di sicurezza del trasporto, anche con riferimento ai limiti di massa di cui al comma 6; z) con riferimento all'articolo 106, comma 7, terzo periodo, a seguito del ripristino della regolarità del tachigrafo;— aa) con riferimento all'articolo 110, comma 2, a seguito del ripristino delle condizioni di regolarità previste dal medesimo comma; ab) con riferimento all'articolo 110, comma 3, lettera a), a seguito dell'ottenimento dell'autorizzazione o della regolarizzazione delle prescrizioni violate; ac) con riferimento all'articolo 110, comma 3, lettera b), a seguito della presenza della scorta tecnica; ad) con riferimento all'articolo 118, comma 4, lettere a) e b), a seguito dell'ottenimento dell'autorizzazione o della presenza della scorta tecnica; ae) con riferimento all'articolo 118, comma 5, a seguito dell'installazione dei prescritti dispositivi supplementari a luce lampeggiante gialla o	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

arancione di tipo approvato;

af) con riferimento all'articolo 119, commi 1, 3 e 4, a seguito dello sganciamento.

Articolo 2
Cessazione condizionata

1. Al di fuori dei casi di cui all'articolo 1, l'immobilizzazione o il divieto di marcia a tempo indeterminato del veicolo di cui all'articolo 131, comma 1, lettere a) e b) cessa a seguito della verifica, da parte dell'organo che ha accertato la violazione, dell'adempimento delle seguenti prescrizioni indicate nel verbale:

a) con riferimento all'articolo 72, comma 1, a seguito della verifica dell'avvenuto pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria entro i termini di cui all'articolo 144 e dell'attivazione di idonea polizza assicurativa per la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli. L'attivazione della polizza può essere, altresì, verificata attraverso l'iscrizione della targa nell'apposita sezione dell'archivio nazionale dei veicoli, attestante l'attualità della copertura assicurativa;

b) con riferimento all'articolo 76, commi 1, lettera c), 2, 5 per l'ipotesi in cui la mancanza di omologazione riguardi caratteristiche o dispositivi essenziali per la sicurezza, 6, secondo periodo e 12, a seguito dell'esibizione di idonea documentazione attestante il ripristino della regolarità delle caratteristiche

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

costruttive e funzionali o dei dispositivi di equipaggiamento del veicolo; c) con riferimento all'articolo 76, comma 14, a seguito dell'esibizione di idonea documentazione attestante il ripristino della regolarità delle caratteristiche tecniche previste; d) con riferimento all'articolo 77, comma 6, secondo periodo, a seguito della dimostrazione del rilascio della nuova targa; e) con riferimento all'articolo 81, comma 1, a seguito dell'esibizione della documentazione attestante l'immatricolazione del veicolo o, in alternativa, della richiesta di autorizzazione a lasciare il territorio dello Stato; f) con riferimento all'articolo 81, comma 2, a seguito dell'esibizione della documentazione ivi prevista o, in caso di mancata esibizione o di esibizione di documento non conforme, a seguito dell'esibizione della documentazione attestante la registrazione al REVE o, in alternativa, della richiesta di autorizzazione a lasciare il territorio dello Stato; g) con riferimento all'articolo 81, comma 3, a seguito dell'esibizione della documentazione attestante la registrazione al REVE; h) con riferimento all'articolo 81, commi 9 e 10, a seguito dell'esibizione della documentazione attestante l'immatricolazione del veicolo, risultante dall'archivio nazionale dei veicoli, oppure della richiesta di autorizzazione a lasciare il territorio dello Stato; i) con riferimento all'articolo 81, comma 15, a seguito della restituzione delle speciali targhe di riconoscimento e dei documenti di circolazione; l) con riferimento all'articolo 93, comma 1, lettere h) e i), a seguito dell'esibizione della documentazione	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

mancante;

m) con riferimento all'articolo 102, comma 11, nel caso di mancanza dell'autorizzazione, a seguito della verifica dell'esistenza dell'autorizzazione;

n) con riferimento all'articolo 102, comma 11, in caso di violazione di una o più prescrizioni contenute nell'autorizzazione, il ripristino delle condizioni di sicurezza.

2. L'ufficio o comando da cui dipende l'organo accertatore procede alle comunicazioni telematiche di cui all'articolo 131, comma 8, solo dopo aver verificato l'adempimento delle prescrizioni omesse o la regolarità della documentazione esibita.

Articolo 3

Procedura per la verifica dell'adempimento

1. Nei casi indicati nell'articolo 2, quando l'adempimento delle prescrizioni contenute nel verbale non può essere effettuato nell'immediatezza della contestazione della violazione ovvero richiede l'intervento di soggetti terzi o l'esecuzione di attività tecniche che non possono essere svolte direttamente dallo stesso trasgressore, l'organo accertatore può autorizzare il trasgressore o altro soggetto da questi delegato ad effettuare, in deroga al divieto di marcia, brevi spostamenti su strada del veicolo fissandone itinerari e modalità.

2. Nei casi di cui all'art. 2, comma 1, lettere e), f), e h) quando il trasgressore o il proprietario del veicolo intendano esportare il veicolo all'estero, l'organo accertatore autorizza a lasciare il territorio nazionale per la via più breve fissandone orari, itinerari e modalità.

3. Le autorizzazioni di cui ai commi 1 e 2 possono essere rese anche in modalità telematica nel rispetto di quanto previsto dal decreto legislativo 7 marzo 2005, n.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

82. 4. Nei casi in cui sia prevista l'esibizione di documentazione la stessa può essere esibita presso l'ufficio da cui dipende l'organo che ha accertato la violazione o, in alternativa, trasmessa anche mediante strumenti telematici, nel rispetto di quanto previsto dal decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82. L'organo accertatore effettua ogni opportuna verifica sulla documentazione presentata ai fini delle comunicazioni di cui all'articolo 2, comma 2.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

ALLEGATO	NOTE
ALLEGATO III.2 **DELLE PRESCRIZIONI PER LA CESSAZIONE DEL DIVIETO DI GUIDA A TEMPO INDETERMINATO** **Articolo 1** **Cessazione del divieto** 1. Il divieto di guida a tempo indeterminato di cui all'articolo 135, comma 1, lettera a) cessa al momento dell'adempimento della prescrizione indicata nel verbale, senza che sia necessaria la verifica dell'adempimento medesimo da parte dell'organo accertatore, nei seguenti casi: a) con riferimento all'articolo 95, comma 2, a seguito della conferma di validità della patente o di altro titolo di qualificazione professionale; b) con riferimento all'articolo 98, commi 2 e 3, a seguito della conversione della patente o di altro titolo abilitativo quando richiesto; c) con riferimento all'articolo 98, comma 4 a seguito dell'ottenimento del permesso di guida internazionale o della traduzione ufficiale in lingua italiana della patente estera posseduta; d) con riferimento all'articolo 98, comma 5, a seguito della conferma di validità della patente o del permesso internazionale; e) con riferimento all'articolo 103, commi 3, 4 e 8, per i conducenti ed equipaggi impiegati a bordo di veicoli per i quali si applica il Regolamento (CE) 561/2006, a seguito del completamento del prescritto periodo di riposo o interruzione non fruiti, nonché dei relativi periodi di compensazione.	L'allegato, di nuova introduzione, reca le prescrizioni per la cessazione del divieto di guida a tempo indeterminato, sanzione accessoria introdotta in luogo dell'attuale sanzione del ritiro della patente di guida.

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

ALLEGATO III.3 RIDUZIONI O TOLLERANZE APPLICATE A FAVORE DEL TRASGRESSORE NELL'ATTIVITÀ DI ACCERTAMENTO DI VIOLAZIONI		
NUOVO CODICE	**CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI**	**NOTE**
Articolo 1 *Accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità* 1. Salvo quanto previsto dal comma 2, per gli accertamenti di violazioni relative alla velocità dei veicoli, qualunque sia l'apparecchiatura o il sistema utilizzato, al valore rilevato è applicata una riduzione pari al 5 per cento, con un minimo di 5 km/h. 2. Quando per gli accertamenti di violazioni della velocità sono utilizzate le risultanze dei tachigrafi di cui all'articolo 106, al valore rilevato si applica una riduzione di 6 Km/h.	**Art. 345 reg. es.** 2. Le singole apparecchiature devono essere approvate dal Ministero dei lavori pubblici. In sede di approvazione è disposto che per gli accertamenti della velocità, qualunque sia l'apparecchiatura utilizzata, al valore rilevato sia applicata una riduzione pari al 5%, con un minimo di 5 km/h. **Allegato I, par. III, lett. f), regolamento (UE) 165/2014**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Articolo 2 *Accertamento dell'osservanza dei limiti di massa* 1. Per gli accertamenti di violazioni riguardanti la massa dei veicoli: a) quando vengono usati strumenti di pesa di tipo statico, si applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato; b) nel caso di utilizzo di strumenti di pesa di tipo dinamico, si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato.	**Art. 167** 1-bis. Nel rilevamento della massa dei veicoli effettuato con gli strumenti di cui al comma 12 si applica una riduzione pari al 5 per cento del valore misurato, mentre nel caso di utilizzo di strumenti di cui al comma 12-bis si applica una riduzione pari al 10 per cento del valore misurato. 12. Costituiscono fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo statico (*omissis*). 12-bis. Costituiscono altresì fonti di prova per il controllo del carico le risultanze degli strumenti di pesa di tipo dinamico (*omissis*).	
Articolo 3 *Accertamento dell'osservanza dei limiti dimensionali* 1. Per l'accertamento di violazioni relative alle dimensioni dei veicoli, qualunque sia l'apparecchiatura utilizzata, al valore rilevato è applicata una riduzione pari al 2 per cento.	**Art. 10** 24. Dalle sanzioni amministrative pecuniarie previste dai commi 18, 21 e 22 consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida del conducente per un periodo da quindici a trenta giorni, nonché la sospensione della carta di circolazione del veicolo da uno a due mesi, secondo le norme di cui al Capo I, sezione II, del Titolo VI. (*omissis*)	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	Nel caso di cui al comma 18, ove la violazione consista nel superamento dei limiti di sagoma previsti dall'articolo 61, ovvero dei limiti indicati nell'autorizzazione al trasporto eccezionale, non si procede all'applicazione di sanzioni se le dimensioni del carico non risultano superiori di oltre il 2 per cento, tranne nel caso in cui il superamento delle dimensioni comporti la prescrizione dell'obbligo della scorta.	
Articolo 4 *Accertamento dell'alcolemia* 1. Per l'accertamento di violazioni relative al tasso alcolico dei conducenti, qualunque sia l'apparecchiatura utilizzata, al valore rilevato è applicata una riduzione pari al 2 per cento.	**Nuova introduzione**	
Articolo 5 *Accertamento della potenza del motore* 1. Per l'accertamento di violazioni relative al superamento dei limiti di potenza nominale continua dei motori elettrici, qualunque sia l'apparecchiatura utilizzata, al valore rilevato è applicata una riduzione pari al 5 per cento.	**Nuova introduzione**	
Articolo 6 *Errore strumentale degli*	**Nuova introduzione**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

apparecchi, sistemi o strumenti di misura 1. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni del presente allegato, il valore rilevato dagli apparecchi, sistemi o strumenti utilizzati per l'accertamento della violazione, compresi gli strumenti di controllo remoto, a pena di nullità, deve essere oggetto della riduzione indicata a favore del soggetto sanzionato. Della riduzione deve essere fatta espressa menzione nel verbale di accertamento oggetto di contestazione immediata o di notificazione. 2. La riduzione a favore del trasgressore indicata negli articoli 1, 2, 3, 4 e 5 del presente allegato comprende anche l'eventuale errore strumentale delle apparecchiature, sistemi o strumenti utilizzati per l'accertamento della violazione.		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

ALLEGATO V.1

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
ART. 1 *(Disposizioni in materia del modello di patente)* 1. Il modello di patente di guida è conforme al modello unionale, di cui all'articolo 2. La sigla distintiva delle patenti rilasciate dallo Stato italiano figura, sulle stesse, in un rettangolo di colore blu ed è circondata da dodici stelle gialle. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti il Ministro dell'interno e il Ministro per la pubblica amministrazione, possono essere apportate, previo accordo con la Commissione europea, eventuali modifiche al predetto modello, ivi comprese quelle necessarie per l'elaborazione elettronica della patente di guida. 2. Al fine di evitare falsificazioni, il materiale usato per le patenti di guida è conforme alle specifiche tecniche adottate dal Consiglio dell'Unione europea, ferma restando la possibilità di prevedere elementi di sicurezza aggiuntivi, in conformità e secondo il modello previsto nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo 289 del codice. 3. Per le finalità di cui al comma 2 e in	**Articolo 22 del D.Lgs. n. 59/2011** (*Disposizioni in materia del modello di patente*) 1. Il modello di patente di guida, di cui all'articolo 116, comma 3, Codice della strada, come modificato dall'articolo 3, comma 1, del presente decreto, è conforme al modello UE di cui all'allegato I. La sigla distintiva delle patenti rilasciate dallo Stato italiano figura, sulle stesse, in un rettangolo di colore blu ed è circondata da dodici stelle gialle. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti il Ministro dell'interno e il Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione, possono essere apportate, previo accordo con la Commissione europea, eventuali modifiche al predetto modello, ivi comprese quelle necessarie per l'elaborazione elettronica della patente di guida. 2. Lo Stato italiano adotta tutte le disposizioni utili per evitare rischi di falsificazione delle patenti di guida. Il materiale usato per le patenti di guida deve essere protetto contro le falsificazioni in applicazione delle specifiche disposizioni integrative, che saranno adottate dal Consiglio dell'Unione europea, intese a modificare elementi non essenziali di cui alla direttiva 2006/126/CE del Parlamento	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

conformità alle disposizioni specifiche da parte della Commissione dell'Unione europea, nelle patenti di guida può essere inserito, nel rispetto delle norme relative alla protezione dei dati, un supporto di memorizzazione - microchip -, contenente i dati armonizzati delle stesse, riportati nel modello di patente di cui al comma 2. Tale supporto di memorizzazione è soggetto ad omologazione CE, subordinata alla dimostrazione della capacità dello stesso di resistere ai tentativi di manipolazione ed alterazione dei dati. In ogni caso, la presenza del microchip non è un presupposto per la validità della patente. Lo smarrimento, l'illeggibilità o qualunque altro danneggiamento dello stesso non incidono sulla validità del documento.	europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente le patenti di guida. Lo Stato italiano può introdurre elementi di sicurezza aggiuntivi. 3. Per le finalità di cui al comma 2 e previa adozione di specifiche disposizioni da parte della Commissione dell'Unione europea, lo Stato italiano, fatte salve le norme relative alla protezione dei dati, può inserire un supporto di memorizzazione -microchip - nelle patenti di guida, contenente i dati armonizzati delle stesse, riportati nel modello di cui all'allegato I del presente decreto. Tale supporto di memorizzazione sarà soggetto ad omologazione CE, subordinata alla dimostrazione della capacità dello stesso di resistere ai tentativi di manipolazione ed alterazione dei dati. In ogni caso, la presenza del microchip non è un presupposto per la validità della patente. Lo smarrimento, l'illeggibilità o qualunque altro danneggiamento dello stesso non incidono sulla validità del documento. 4. Alla copertura degli eventuali nuovi o maggiori oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo si provvede mediante corrispondente revisione delle tariffe applicabili alle operazioni in materia di motorizzazione di cui al punto 1 della tabella 3 della legge 1° dicembre 1986, n. 870.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Art. 2 *(Disposizioni relative al modello UE di patente di guida)* 1. Le caratteristiche fisiche della scheda del modello UE di patente di guida sono conformi alle norme ISO 7810 e ISO 7816-1. La scheda è fabbricata in policarbonato. I metodi per la verifica delle caratteristiche delle patenti di guida, destinati a garantire la loro conformità alle norme internazionali, sono conformi alla norma ISO 10373. 2. Gli elementi fisici di sicurezza della patente di guida, i contenuti e i codici unionali e nazionali sono contenuti nella Tabella A che costituisce parte integrante del presente allegato.	**Allegato I del D.Lgs. n. 59/2011** **DISPOSIZIONI RELATIVE AL MODELLO UE DI PATENTE DI GUIDA** 1. Le caratteristiche fisiche della scheda del modello UE di patente di guida sono conformi alle norme ISO 7810 e ISO 7816-1. La scheda è fabbricata in policarbonato. I metodi per la verifica delle caratteristiche delle patenti di guida, destinati a garantire la loro conformità alle norme internazionali, sono conformi alla norma ISO 10373. 2. Elementi fisici di sicurezza della patente di guida La sicurezza fisica della patente di guida è minacciata da: (*omissis*)	**Gli elementi di dettaglio sono indicati nella allegata Tabella A**
	Art. 310, comma 3 Reg. Es Cds (DPR 495/1992) (*Tipi di certificati di abilitazione professionale: CAP (art. 116 C.s.*) 3. I certificati di cui al comma 1, devono corrispondere al modello IV.3, che fa parte integrante del presente regolamento.	
	Art. 315 del Reg. Es Cds (DPR 495/1992) (*Certificato di formazione professionale relativo alle merci pericolose (art. 116 C.s.*)	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	1. Ai conducenti che effettuano trasporti nazionali ed internazionali su strada di merci pericolose, il certificato di formazione professionale, conforme al modello approvato dal Ministro dei trasporti e della navigazione, è rilasciato in base a quanto disposto in materia con la legge 19 febbraio 1992, n. 142. **Art. 3, commi 1 e 2, del D.M. 6 ottobre 2006** 1. I CFP sono rilasciati dai competenti uffici della motorizzazione civile del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo le disposizioni impartite dalla Direzione generale per la motorizzazione. 2. Il modello del CFP è conforme a quanto previsto negli allegati A e B.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

ALLEGATO V.2

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Art.1 *(Categorie e abilitazioni delle patenti di guida)* 1. La patente di guida, conforme al modello di cui all'Allegato V.1, si distingue nelle seguenti categorie ed abilita alla guida dei veicoli per ciascuna di esse indicati: a) AM: 1) ciclomotori a due ruote (categoria L1e) con velocità massima di costruzione non superiore a 45 km/h, la cui cilindrata è inferiore o uguale a 50 cm³ se a combustione interna, oppure la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW per i motori elettrici; 2) veicoli a tre ruote (categoria L2e) aventi una velocità massima per costruzione non superiore a 45 km/h e caratterizzati da un motore, la cui cilindrata è inferiore o uguale a 50 cm³ se ad accensione comandata, oppure la cui potenza massima netta è inferiore o uguale a 4 kW per gli	**Art. 116, comma 3** 3. La patente di guida, conforme al modello UE, si distingue nelle seguenti categorie ed abilita alla guida dei veicoli per ciascuna di esse indicati: a) AM: 1) ciclomotori a due ruote (categoria L1e) con velocità massima di costruzione non superiore a 45 km/h, la cui cilindrata è inferiore o uguale a 50 cm³ se a combustione interna, oppure la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW per i motori elettrici; 2) veicoli a tre ruote (categoria L2e) aventi una velocità massima per costruzione non superiore a 45 km/h e caratterizzati da un motore, la cui cilindrata è inferiore o uguale a 50 cm³ se ad accensione comandata, oppure la cui potenza massima netta	**Le nuove ipotesi sono state riprese dalla Direttiva (UE) 2025/2205.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

altri motori a combustione interna, oppure la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4kW per i motori elettrici; 3) quadricicli leggeri la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 350 kg (categoria L6e), esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, la cui velocità massima per costruzione è inferiore o uguale a 45 km/h e la cui cilindrata del motore è inferiore o pari a 50 cm^3 per i motori ad accensione comandata; o la cui potenza massima netta è inferiore o uguale a 4 kW per gli altri motori, a combustione interna; o la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW per i motori elettrici; b) A1: 1) motocicli di cilindrata massima di 125 cm^3, di potenza massima di 11 kW e con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/kg; 2) tricicli di potenza non superiore a 15 kW; c) A2: motocicli di potenza non superiore a 35 kW con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,2	è inferiore o uguale a 4 kW per gli altri motori a combustione interna, oppure la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4kW per i motori elettrici; 3) quadricicli leggeri la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 350 kg (categoria L6e), esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, la cui velocità massima per costruzione è inferiore o uguale a 45 km/h e la cui cilindrata del motore è inferiore o pari a 50 cm^3 per i motori ad accensione comandata; o la cui potenza massima netta è inferiore o uguale a 4 kW per gli altri motori, a combustione interna; o la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kW per i motori elettrici; b) A1: 1) motocicli di cilindrata massima di 125 cm^3, di potenza massima di 11 kW e con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/kg; 2) tricicli di potenza non superiore a 15 kW; c) A2: motocicli di potenza non superiore a 35 kW con un rapporto potenza/peso	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

kW/kg e che non siano derivati da una versione che sviluppa oltre il doppio della potenza massima; d) A: 1) motocicli, ossia veicoli a due ruote, senza carrozzetta (categoria L3e) o con carrozzetta (categoria L4e), muniti di un motore con cilindrata superiore a 50 cm³ se a combustione interna e/o aventi una velocità massima per costruzione superiore a 45 km/h; 2) tricicli di potenza superiore a 15 kW, fermo restando quanto previsto dall'articolo 2, comma 1, lettera e), numero 1) del presente allegato; e) B1: quadricicli diversi da quelli di cui alla lettera a), numero 3), la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 400 kg (categoria L7e) (550 kg per i veicoli destinati al trasporto di merci), esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, e la cui potenza massima netta del motore è inferiore o uguale a 15 kW. Tali veicoli sono considerati come tricicli e sono conformi alle prescrizioni tecniche applicabili ai tricicli della categoria L5e salvo altrimenti disposto da specifiche disposizioni comunitarie; f) B:	non superiore a 0,2 kW/kg e che non siano derivati da una versione che sviluppa oltre il doppio della potenza massima; d) A: 1) motocicli, ossia veicoli a due ruote, senza carrozzetta (categoria L3e) o con carrozzetta (categoria L4e), muniti di un motore con cilindrata superiore a 50 cm³ se a combustione interna e/o aventi una velocità massima per costruzione superiore a 45 km/h; 2) tricicli di potenza superiore a 15 kW, fermo restando quanto previsto dall'articolo 115, comma 1, lettera e), numero 1); e) B1: quadricicli diversi da quelli di cui alla lettera a), numero 3), la cui massa a vuoto è inferiore o pari a 400 kg (categoria L7e) (550 kg per i veicoli destinati al trasporto di merci), esclusa la massa delle batterie per i veicoli elettrici, e la cui potenza massima netta del motore è inferiore o uguale a 15 kW. Tali veicoli sono considerati come tricicli e sono conformi alle prescrizioni tecniche applicabili ai tricicli della	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg; 2) combinazione di veicoli costituita da autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e rimorchio avente massa massima autorizzata superiore a 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione superi 3500 kg ma non superi 4250 kg. In tale ipotesi, la patente di guida è rilasciata con le modalità e alle condizioni di cui all'articolo 12, comma 3, dell'Allegato V.4. e sulla stessa è indicato il codice unionale 96; 3) fatto salvo quanto previsto dal punto 4), decorsi due anni dal primo rilascio, autoveicoli, aventi una massa massima autorizzata superiore a 3 500 kg ma non superiore a 4 250 kg; quando a tali veicoli è agganciato un rimorchio, purché la relativa massa massima autorizzata complessiva non superi 5 000 kg, il rilascio della patente di	categoria L5e salvo altrimenti disposto da specifiche disposizioni comunitarie; f) B: 1) autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto persone oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio avente una massa massima autorizzata non superiore a 750 kg. Agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4250 kg. Qualora tale combinazione superi 3500 kg, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. In caso di esito positivo, è rilasciata una patente di guida che, con un apposito codice europeo, indica che il titolare può condurre tali complessi di veicoli; **Art. 116, comma 3** (*omissis*)	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

guida, su cui è apposto il codice unionale 96.03, è subordinato al superamento di un esame di guida per la verifica delle capacità e dei comportamenti ovvero ad una formazione secondo le disposizioni impartite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; 4) autocaravan o camper, la cui massa massima autorizzata superi 3 500 kg ma non superi 4 250 kg, anche in combinazione con un rimorchio, se la massa massima autorizzata complessiva non supera 5 000 kg. In tale ipotesi il rilascio della patente di guida, su cui è apposto il codice unionale 96.02, è subordinato al superamento di un esame di guida per la verifica delle capacità e dei comportamenti ovvero ad una formazione secondo le disposizioni impartite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; 5) veicolo di emergenza a motore utilizzato per il mantenimento della sicurezza e dell'ordine pubblico, anche fornendo assistenza	2) veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci, alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, e con una massa autorizzata massima superiore a 3500 kg ma non superiore a 4250 kg, a condizione che la massa superiore a 3500 kg non determini aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo e sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione. In tali casi, la patente di guida deve essere conseguita da almeno due anni; **Art. 9 DIRETTIVA (UE) 2025/2205 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO** **del 22 ottobre 2025** 2. La validità delle patenti di guida è fissata come segue: (*omissis*) j) due anni dopo il suo primo rilascio, una patente di guida della categoria B è valida anche per la guida di autoveicoli, compresi	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	immediata durante emergenze naturali o antropogeniche, come i veicoli di polizia, le ambulanze, i veicoli di protezione civile e di soccorso o i veicoli dei vigili del fuoco, la cui massa massima autorizzata superi 3 500 kg ma non superi, anche in combinazione con un rimorchio, 5 000 kg, da parte di conducenti che hanno compiuto 20 anni di età e guidano unicamente ai fini a cui il veicolo di emergenza è destinato, comprese le necessarie attività di manutenzione e prove di guida. In tale ipotesi il rilascio della patente di guida, su cui è apposto il codice unionale 96.01, è subordinato al superamento di un esame di guida per la verifica delle capacità e dei comportamenti ovvero ad una formazione secondo le disposizioni impartite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; 6) al di fuori del punto 5), autoveicolo alimentato con combustibili alternativi, in combinazione con un rimorchio, se la massa massima autorizzata complessiva supera 4 250 kg ma non supera 5 000 kg. In tale ipotesi il rilascio della patente di guida, su cui è apposto il codice unionale 96.03, è subordinato al superamento di un esame di guida per la verifica delle	i veicoli di emergenza a motore utilizzati per il mantenimento della sicurezza e dell'ordine pubblici, anche fornendo assistenza immediata durante emergenze naturali o antropogeniche, come i veicoli di polizia, le ambulanze, i veicoli di protezione civile e di soccorso o i veicoli dei vigili del fuoco, alimentati in tutto o in parte con combustibili alternativi quali definiti all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE e che sono stati omologati a norma del regolamento (UE) 2018/858, aventi una massa massima autorizzata superiore a 3 500 kg ma non superiore a 4 250 kg. Se è soddisfatta la condizione di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto ii), della presente direttiva, a tali veicoli può essere agganciato un rimorchio purché la massa massima autorizzata complessiva non superi 5 000 kg. I camper non rientrano nell'equivalenza di cui alla presente lettera; k) due anni dopo il suo primo rilascio, una patente di guida della categoria BE è valida anche per la guida di una combinazione di autoveicoli alimentati in tutto o in parte con combustibili alternativi quali definiti all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE e che sono stati omologati a norma del regolamento (UE) 2018/858, aventi una massa massima autorizzata superiore a 3 500 kg ma non superiore a 4 250 kg, come una motrice e un rimorchio o semirimorchio di categorie di massa O_1 o O_2 di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), del regolamento	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

capacità e dei comportamenti ovvero ad una formazione secondo le disposizioni impartite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. g) BE: complessi di veicoli composti di una motrice della categoria B e di un rimorchio o semirimorchio: questi ultimi devono avere massa massima autorizzata non superiore a 3500 kg; h) C1: autoveicoli diversi da quelli delle categorie D1 o D la cui massa massima autorizzata è superiore a 3500 kg, ma non superiore a 7500 kg, progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente; agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non sia superiore a 750 kg; i) C1E: 1) complessi di veicoli composti di una motrice rientrante nella categoria C1 e di un rimorchio o di un semirimorchio la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg, sempre che la massa autorizzata del complesso non superi 12000 kg; 2) complessi di veicoli composti di	(UE) 2018/858. **Art. 116, comma 3** (*omissis*) g) BE: complessi di veicoli composti di una motrice della categoria B e di un rimorchio o semirimorchio: questi ultimi devono avere massa massima autorizzata non superiore a 3500 kg; h) C1: autoveicoli diversi da quelli delle categorie D1 o D la cui massa massima autorizzata è superiore a 3500 kg, ma non superiore a 7500 kg, progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente; agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non sia superiore a 750 kg; i) C1E: 1) complessi di veicoli composti di una motrice rientrante nella categoria C1	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

una motrice rientrante nella categoria B e di un rimorchio o di un semirimorchio la cui massa autorizzata è superiore a 3500 kg, sempre che la massa autorizzata del complesso non superi 12000 kg. C: autoveicoli diversi da quelli delle categorie D1 o D la cui massa massima autorizzata è superiore a 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente; agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg; m) CE: complessi di veicoli composti di una motrice rientrante nella categoria C e di un rimorchio o di un semirimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg; n) D1: autoveicoli progettati e costruiti per il trasporto di non più di 16 persone, oltre al conducente, e aventi una lunghezza massima di 8 metri; agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg; o) D1E: complessi di veicoli composti da una motrice rientrante nella categoria	e di un rimorchio o di un semirimorchio la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg, sempre che la massa autorizzata del complesso non superi 12000 kg; 2) complessi di veicoli composti di una motrice rientrante nella categoria B e di un rimorchio o di un semirimorchio la cui massa autorizzata è superiore a 3500 kg, sempre che la massa autorizzata del complesso non superi 12000 kg. l) C: autoveicoli diversi da quelli delle categorie D1 o D la cui massa massima autorizzata è superiore a 3500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente; agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg; m) CE: complessi di veicoli composti di una motrice rientrante nella categoria C e di un rimorchio o di un semirimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg; n) D1: autoveicoli progettati e costruiti per il trasporto di non più di 16 persone, oltre al conducente, e aventi una lunghezza massima di 8 metri; agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

D1 e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg; p) D: autoveicoli progettati e costruiti per il trasporto di più di otto persone oltre al conducente; a tali autoveicoli può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg; q) DE: complessi di veicoli composti da una motrice rientrante nella categoria D e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata supera 750 kg. 2. Sono fatti salvi i diritti acquisiti dai titolari del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore o delle patenti, rilasciati anteriormente alla data del 19 gennaio 2013, in relazione alle rispettive categorie di patenti previste in data antecedente all'entrata in vigore della direttiva 2006/126/CE, secondo quanto previsto dalla Tabella A che costituisce parte integrante del presente allegato. Le patenti di categoria C, CE, D, DE, conseguite prima della data del 19 gennaio 2013, consentono di condurre motocicli di categoria A2 o A, in ragione della data di conseguimento della patente	massa massima autorizzata non superi 750 kg; o) D1E: complessi di veicoli composti da una motrice rientrante nella categoria D1 e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg; p) D: autoveicoli progettati e costruiti per il trasporto di più di otto persone oltre al conducente; a tali autoveicoli può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg; q) DE: complessi di veicoli composti da una motrice rientrante nella categoria D e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata supera 750 kg. **Art. 25, comma 1, del D.Lgs. n. 59/2011** 1. Sono fatti salvi i diritti acquisiti dai titolari di certificato di idoneità alla guida del ciclomotore o di patenti rilasciate anteriormente alla data di applicazione delle disposizioni del presente decreto, secondo la tabella di cui all'allegato VII. **Art. 236, comma 1** 1. (*omissis*) Sono fatti salvi i diritti acquisiti dai titolari di patenti di categoria B o superiore, rilasciate anteriormente al 26 aprile 1988, per la guida dei motocicli.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

di categoria B, secondo quanto riportato nella medesima Tabella A.		
3. Le persone con disabilità anche con plurime compromissioni, possono conseguire la patente speciale delle categorie AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, D E. Le suddette patenti possono essere limitate alla guida di veicoli di particolari tipi e caratteristiche, e possono indicare determinate prescrizioni in relazione all'esito degli accertamenti di cui all'articolo 181 del codice, da espletarsi dinanzi alle commissioni mediche locali. Le limitazioni devono essere riportate sulla patente utilizzando i codici comunitari armonizzati ovvero i codici nazionali di cui all'articolo 2 dell'Allegato V.1. Ai titolari di patente B speciale è vietata la guida di autoambulanze.	**Art. 116** 4. I mutilati ed i minorati fisici, anche se affetti da più minorazioni, possono conseguire la patente speciale delle categorie AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE. Le suddette patenti possono essere limitate alla guida di veicoli di particolari tipi e caratteristiche, e possono indicare determinate prescrizioni in relazione all'esito degli accertamenti di cui all'articolo 119, comma 4. Le limitazioni devono essere riportate sulla patente utilizzando i codici comunitari armonizzati, ovvero i codici nazionali stabiliti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici. Ai titolari di patente B speciale è vietata la guida di autoambulanze.	
4. La patente di guida conseguita sostenendo la prova pratica su veicolo munito di cambio di velocità automatico, rilasciata con le modalità ed alle condizioni di cui all'articolo 6, comma 2, dell'Allegato V.4, è munita di un codice europeo che abilita a condurre solo i veicoli con cambio automatico.	5. La patente di guida conseguita sostenendo la prova pratica su veicolo munito di cambio di velocità automatico consente di condurre solo veicoli muniti di tale tipo di cambio. Per veicolo dotato di cambio automatico si intende un veicolo nel quale non è presente il pedale della frizione o la leva manuale per la frizione, per le categorie A, A2 o A1.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

5. La validità della patente può essere estesa dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo accertamento dei requisiti fisici e psichici ed esame, a categorie di patente diversa da quella posseduta.	6. La validità della patente può essere estesa dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, previo accertamento dei requisiti fisici e psichici ed esame, a categorie di patente diversa da quella posseduta.	
6. Ai fini del servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone, di cui all'articolo 278, comma 2, lettere a), b) c), d) ed e), e di servizio taxi con autovetture, di cui all'articolo 279 i conducenti, di età non inferiore a ventuno anni, conseguono un certificato di abilitazione professionale di tipo KA, se per la guida del veicolo adibito ai predetti servizi è richiesta la patente di guida di categoria A1, A2 o A, ovvero di tipo KB, se per la guida del veicolo adibito ai predetti servizi è richiesta la patente di guida di categoria B1 o B. I modelli dei certificati di cui al presente comma sono contenuti nel regolamento adottato ai sensi dell'articolo ___ del codice.	8. Ai fini del servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone, di cui all'articolo 85, comma 2, lettere a), b) c) e d), e di servizio di piazza con autovetture con conducente, di cui all'articolo 86, i conducenti, di età non inferiore a ventuno anni, conseguono un certificato di abilitazione professionale di tipo KA, se per la guida del veicolo adibito ai predetti servizi è richiesta la patente di guida di categoria A1, A2 o A, ovvero di tipo KB, se per la guida del veicolo adibito ai predetti servizi è richiesta la patente di guida di categoria B1 o B.	
7. I certificati di abilitazione professionale di cui al comma 6 sono	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	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

rilasciati dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base dei requisiti, delle modalità e dei programmi di esame stabiliti nell'Allegato V.4. 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 188 del codice. 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 al citato articolo 188. Con decreto del Ministro della salute sono stabilite le modalità con cui anche gli istituti dedicati all'educazione stradale possono erogare la formazione sulle nozioni di primo soccorso prevista per i soggetti che intendono conseguire i certificati di abilitazione professionale di cui al secondo e al	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 sulle nozioni di primo soccorso prevista per i soggetti che intendono conseguire i certificati di abilitazione professionale di cui al secondo e al terzo periodo. 10. I mutilati ed i minorati fisici, qualora in possesso almeno delle patenti speciali corrispondenti a quelle richieste dal comma 9, possono conseguire i certificati di abilitazione professionale di tipo KA e KB, previa verifica della sussistenza dei requisiti di idoneità fisica e psichica da parte della	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

terzo periodo. 8. Le persone con disabilità, qualora in possesso almeno delle patenti speciali corrispondenti a quelle richieste dal comma 6, possono conseguire i certificati di abilitazione professionale di tipo KA e KB, previa verifica della sussistenza dei requisiti di idoneità fisica e psichica da parte della commissione medica locale, di cui all'articolo 5.II.1 del codice. 9. Quando richiesto dalle disposizioni comunitarie, come recepite nell'ordinamento interno, i conducenti titolari di patente di guida di categoria C1, C, C1E e CE, anche speciale, conseguono la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di cose ed i conducenti titolari di patente di guida di categoria D1, D1E, D e DE, anche speciale, conseguono la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone. Quest'ultima è sempre richiesta nel caso di trasporto di scolari. 10. Nei casi previsti dagli accordi internazionali cui l'Italia abbia	commissione medica locale, di cui all'articolo 119, comma 4 (*omissis*). 11. Quando richiesto dalle disposizioni comunitarie, come recepite nell'ordinamento interno, i conducenti titolari di patente di guida di categoria C1, C, C1E e CE, anche speciale, conseguono la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di cose ed i conducenti titolari di patente di guida di categoria, anche speciale, conseguono la carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone. Quest'ultima è sempre richiesta nel caso di trasporto di scolari. 12. Nei casi previsti dagli accordi internazionali cui l'Italia abbia aderito, per la guida di veicoli adibiti a determinati trasporti professionali, i titolari di patente di guida valida per la prescritta categoria devono inoltre conseguire il relativo certificato di abilitazione, idoneità, capacità o formazione professionale, rilasciato dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici. Tali certificati non possono essere rilasciati ai mutilati e ai minorati fisici.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

aderito, per la guida di veicoli adibiti a determinati trasporti professionali, i titolari di patente di guida valida per la prescritta categoria devono conseguire anche il relativo certificato di abilitazione, idoneità, capacità o formazione professionale, rilasciato dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tali certificati non possono essere rilasciati alle persone con disabilità. 11. L'annotazione del trasferimento di residenza da uno ad un altro comune o il cambiamento di abitazione nell'ambito dello stesso comune, è effettuata dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che aggiorna il dato nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. A tale fine, i comuni trasmettono al suddetto ufficio, per via telematica o su supporto magnetico secondo i tracciati record prescritti dal competente Dipartimento del medesimo Ministero, notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza, nel termine di un mese decorrente dalla data di registrazione della variazione anagrafica.	13. L'annotazione del trasferimento di residenza da uno ad un altro comune o il cambiamento di abitazione nell'ambito dello stesso comune, viene effettuata dal competente ufficio centrale del Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici che aggiorna il dato nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida. A tale fine, i comuni trasmettono al suddetto ufficio, per via telematica o su supporto magnetico secondo i tracciati record prescritti dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici, notizia dell'avvenuto trasferimento di residenza, nel termine di un mese decorrente dalla data di registrazione della variazione anagrafica.	
Art. 2 *(Requisiti di età per la guida dei veicoli e*		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

la conduzione di animali) 1. Fatte salve le disposizioni specifiche in materia di carta di qualificazione del conducente, chi guida veicoli o conduce animali deve essere idoneo per requisiti fisici e psichici e aver compiuto: a) anni quattordici per guidare: 1) veicoli a trazione animale o condurre animali da tiro, da soma o da sella, ovvero armenti, greggi o altri raggruppamenti di animali; 2) sul territorio nazionale, veicoli cui abilita la patente di guida della categoria AM, purché non trasportino altre persone oltre al conducente; 3) monopattini a propulsione prevalentemente elettrica; b) anni sedici per guidare: 1) veicoli cui abilita la patente di guida della categoria AM; 2) veicoli cui abilita la patente di guida della categoria A1; 3) veicoli cui abilita la patente di guida della categoria B1; c) anni diciotto per guidare: 1) veicoli cui abilita la patente di guida delle categorie B e BE;	**Art. 115, comma 1** 1. Fatte salve le disposizioni specifiche in materia di carta di qualificazione del conducente, chi guida veicoli o conduce animali deve essere idoneo per requisiti fisici e psichici e aver compiuto: a) anni quattordici per guidare: 1) veicoli a trazione animale o condurre animali da tiro, da soma o da sella, ovvero armenti, greggi o altri raggruppamenti di animali; 2) sul territorio nazionale, veicoli cui abilita la patente di guida della categoria AM, purché non trasportino altre persone oltre al conducente; **Legge 27 dicembre 2019, n. 160, articolo 1** 75-octies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

2) veicoli cui abilita la patente di guida della categoria A2; 3) veicoli cui abilita la patente di guida delle categorie C1 e C1E; d) anni venti per guidare: 1) veicoli cui abilita la patente di guida della categoria A, a condizione che il conducente sia titolare della patente di guida della categoria A2 da almeno due anni; e) anni ventuno per guidare: 1) tricicli cui abilita la patente di guida della categoria A; 2) veicoli cui abilita la patente di guida delle categorie C e CE; 3) veicoli cui abilita la patente di guida delle categorie D1 e D1E; 4) veicoli per i quali è richiesto un certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB nonché i veicoli che circolano in servizio di emergenza, di cui agli articoli 34 e 35 del codice; f) anni ventiquattro per guidare: 1) veicoli cui abilita la patente di guida della categoria A; 2) veicoli cui abilita la patente di guida delle categorie D e DE.	b) anni sedici per guidare: 1) veicoli cui abilita la patente di guida della categoria AM; 2) veicoli cui abilita la patente di guida della categoria A1; 3) veicoli cui abilita la patente di guida della categoria B1; c) anni diciotto per guidare: 2) veicoli cui abilita la patente di guida della categoria A2; 3) veicoli cui abilita la patente di guida delle categorie B e BE; 4) veicoli cui abilita la patente di guida delle categorie C1 e C1E; d) anni venti per guidare: 1) veicoli cui abilita la patente di guida della categoria A, a condizione che il conducente sia titolare della patente di guida della categoria A2 da almeno due anni;	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	e) anni ventuno per guidare: 1) tricicli cui abilita la patente di guida della categoria A; 2) veicoli cui abilita la patente di guida delle categorie C e CE; 3) veicoli cui abilita la patente di guida delle categorie D1 e D1E; 4) veicoli per i quali è richiesto un certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB nonché' i veicoli che circolano in servizio di emergenza, di cui all'articolo 177; f) anni ventiquattro per guidare: 1) veicoli cui abilita la patente di guida della categoria A; 2) veicoli cui abilita la patente di guida delle categorie D e DE.	
Art. 3 (*Gradualità ed equivalenza delle patenti di guida)* Il rilascio della patente di guida è subordinato alle seguenti condizioni di gradualità ed equivalenza: a) la patente per le categorie C1, C, D1 o D può essere rilasciata unicamente ai conducenti già in possesso di patente di categoria B;	**Art. 125, commi 1 e 2** 1. Il rilascio della patente di guida è subordinato alle seguenti condizioni: a) la patente per le categorie C1, C, D1 o D può essere rilasciata unicamente ai conducenti già in possesso di patente di categoria B; b) la patente per le categorie BE, C1E, CE, D1E e DE può essere rilasciata unicamente ai	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

b) la patente per le categorie BE, C1E, CE, D1E e DE può essere rilasciata unicamente ai conducenti già in possesso di patente rispettivamente delle categorie B, C1, C, D1 o D. 2. La validità della patente di guida è fissata come segue: a) la patente rilasciata per le categorie C1E, CE, D1E, o DE è valida per i complessi di veicoli della categoria BE; b) la patente rilasciata per la categoria CE è valida per la categoria DE, purché il relativo titolare sia già in possesso di patente per la categoria D; c) la patente rilasciata per le categorie CE e DE è valida per i complessi di veicoli, rispettivamente, delle categorie C1E e D1E; d) la patente rilasciata per una qualsiasi categoria è valida per i veicoli della categoria AM; e) la patente rilasciata per la categoria A2 è valida anche per la categoria A1; f) la patente rilasciata per le categorie A, B, C o D è valida, rispettivamente, per le categorie A1 e A2, B1, C1 o D1; g) la patente speciale di guida delle categorie AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1 e D rilasciata a persone con disabilità è valida soltanto per la guida dei veicoli aventi le caratteristiche indicate nella patente	conducenti già in possesso di patente rispettivamente delle categorie B, C1, C, D1 o D. 2. La validità della patente di guida è fissata come segue: a) la patente rilasciata per le categorie C1E, CE, D1E, o DE è valida per i complessi di veicoli della categoria BE; b) la patente rilasciata per la categoria CE è valida per la categoria DE, purché' il relativo titolare sia già in possesso di patente per la categoria D; c) la patente rilasciata per le categorie CE e DE è valida per i complessi di veicoli, rispettivamente, delle categorie C1E e D1E; d) la patente rilasciata per una qualsiasi categoria è valida per i veicoli della categoria AM; e) la patente rilasciata per la categoria A2 è valida anche per la categoria A1; f) la patente rilasciata per le categorie A, B, C o D è valida, rispettivamente, per le categorie A1 e A2, B1, C1 o D1; g) la patente speciale di guida delle categorie AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1 e D rilasciata a mutilati o minorati fisici è valida soltanto per la guida dei veicoli aventi le caratteristiche indicate nella patente stessa; h) la patente di guida della categoria B è valida, sul territorio nazionale, per condurre i tricicli di potenza superiore a 15 kW, purché il	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

stessa; h) la patente di guida della categoria B è valida, sul territorio nazionale, per condurre i tricicli di potenza superiore a 15 kW, purché il titolare abbia almeno ventuno anni, nonché i veicoli della categoria A1.	titolare abbia almeno 21 anni, nonché' i veicoli della categoria A1.	
Art. 4 *(Guida delle macchine agricole e forestali e delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali)* 1. Ai fini della conduzione dei veicoli di cui all'articolo 177 del codice è richiesto il possesso: a) della patente di categoria A1, per la guida delle macchine agricole o dei loro complessi che non superino i limiti di sagoma e di peso stabiliti dall'Allegato VI.1, e che non superino la velocità di 40 km/h; b) della patente di categoria B, per la guida delle macchine agricole, diverse da quelle di cui alla lettera a), nonché delle macchine operatrici; c) della patente di categoria C1, per le macchine operatrici eccezionali. 2. Con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 177, comma 2, del codice sono stabiliti i tipi e le caratteristiche dei veicoli che, eventualmente adattati, possono essere guidati da persone con disabilità con patenti speciali delle categorie A1 e B, previste dall'articolo 1 comma 1, lettere b) ed	**Articolo 124, commi, 1, 2 e 3** 1. Per guidare macchine agricole, escluse quelle con conducente a terra, nonché' macchine operatrici, escluse quelle a vapore, che circolano su strada, occorre avere ottenuto una delle patenti di cui all'articolo 116, comma 3, e precisamente: a) della categoria A1, per la guida delle macchine agricole o dei loro complessi che non superino i limiti di sagoma e di peso stabiliti dall'articolo 53, comma 4, e che non superino la velocità di 40 km/h; b) della categoria B, per la guida delle macchine agricole, diverse da quelle di cui alla lettera a), nonché' delle macchine operatrici; c) della categoria C1, per le macchine operatrici eccezionali. 2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono stabiliti i tipi e le caratteristiche dei veicoli di cui al	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

f), del presente Allegato.	comma 1, lettere a) e b) che, eventualmente adattati, possono essere guidati da mutilati e minorati fisici con patenti speciali delle categorie A1 e B, previste dall'articolo 116, comma 3, lettere b) ed f). 3. Qualora non sia necessario prescrivere adattamenti, lo stesso decreto di cui al comma 2 stabilisce i tipi e le caratteristiche dei veicoli di cui al comma 1 che possono essere guidati da mutilati e minorati fisici.	
Art. 5 *(Guida dei filoveicoli)* 1. Il certificato di idoneità di cui all'articolo 176 del codice si consegue mediante esame che è preceduto da un periodo di esercitazioni nella condotta di un veicolo filoviario da effettuarsi con la assistenza di un guidatore già autorizzato e sotto il controllo di un funzionario tecnico della azienda che intende adibire il candidato alla funzione di guidatore di filobus, secondo le modalità stabilite con provvedimento dell'ANSFISA. 2. I candidati che hanno sostenuto gli esami con esito non favorevole possono ripresentarsi ad un successivo esame solo dopo che siano trascorsi almeno trenta giorni e dopo aver ripetuto il periodo di	**Art. 118, commi 3, 5, 6, 7 e 8** 3. Il certificato di idoneità si consegue mediante esame che deve essere preceduto da un periodo di esercitazioni nella condotta di un veicolo filoviario da effettuarsi con l'assistenza di un guidatore già autorizzato e sotto il controllo di un funzionario tecnico dell'azienda che intende adibire il candidato alla funzione di guidatore di filobus. 5. I candidati che hanno sostenuto gli esami con esito non favorevole possono ripresentarsi ad un successivo esame solo dopo che abbiano ripetuto il periodo di esercitazioni e siano trascorsi almeno trenta giorni. 6. L'ufficio competente rilascia ai candidati	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

esercitazioni. 3. ANSFISA rilascia ai candidati che hanno superato gli esami di cui al comma 1 un certificato di idoneità alle funzioni di guidatore di filobus, che è valido solo se accompagnato dalla patente per autoveicoli di cui al comma 1 dell'articolo 176 del codice e dalla carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone. Il certificato di idoneità abilita a condurre le vetture filoviarie presso qualsiasi azienda. 4. La validità nel tempo del certificato di idoneità è la stessa della patente di guida in possesso dell'interessato. Quando la patente è confermata di validità a norma dell'articolo 187 del codice, ANSFISA provvede ad analoga conferma del certificato di idoneità. Se la validità della patente non è confermata, ANSFISA procede al ritiro del certificato di idoneità.	che hanno superato gli esami un certificato di idoneità alle funzioni di guidatore di filobus, che è valido solo se accompagnato dalla patente per autoveicoli di cui al comma 2 e dalla carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone. Il certificato di idoneità abilita a condurre le vetture filoviarie presso qualsiasi azienda. 7. La validità nel tempo del certificato di idoneità è la stessa della patente di guida in possesso dell'interessato ai sensi del comma 2. Quando la patente viene confermata di validità a norma dell'art. 126, l'ufficio competente provvede ad analoga conferma per anni cinque del certificato di idoneità. Se la validità della patente non viene confermata, il certificato di idoneità deve essere ritirato a cura dell'ufficio che lo ha rilasciato. 8. I competenti uffici del Dipartimento per i trasporti terrestri possono disporre che siano sottoposti a visita medica o ad esame di idoneità i titolari del certificato di idoneità alla guida di vetture filoviarie quando sorgano dubbi sulla persistenza dei requisiti fisici o psichici prescritti o della idoneità.	
Art. 6		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

(*Requisito della residenza normale per il rilascio della patente di guida e delle abilitazioni professionali*) 1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 174, comma 10, del codice, il rilascio della patente di guida o di una delle abilitazioni professionali è subordinato al requisito della residenza normale, così come definita dall'Allegato I.1, o alla prova della qualifica di studente per almeno gli ultimi sei mesi al momento della presentazione della domanda, nel territorio dello Stato membro che rilascia la patente di guida. 2. Ai fini della conferma di validità della patente di guida o di una delle abilitazioni professionali è necessario che il titolare dell'abilitazione rilasciata da uno Stato membro dichiari la residenza normale o dia prova della qualifica di studente per almeno gli ultimi sei mesi al momento della presentazione della domanda, nel territorio dello Stato membro che rilascia la patente di guida. Tale ultimo requisito prescritto per la conferma di validità e per la conversione della patente di guida, non è richiesto per il personale dei	**Art. 118-*bis*, commi 1 e 3** 1. Ai fini del rilascio di una patente di guida o di una delle abilitazioni professionali di cui all'articolo 116, nonché' dell'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 126, per residenza si intende la residenza normale in Italia di cittadini di Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. 3. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni del presente codice, è equiparato alla residenza normale il possesso della qualifica di studente nel territorio nazionale, per almeno sei mesi all'anno.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

servizi diplomatici dell'Unione. Per i funzionari dei servizi competenti del segretariato generale del Consiglio e della Commissione, nonché per il personale distaccato dai servizi diplomatici degli Stati membri e per qualsiasi altro dipendente o contraente che lavori per le istituzioni, gli organi e gli organismi dell'Unione nell'ambito della rappresentanza esterna e che, per poter svolgere le proprie mansioni contrattuali, abbia vissuto almeno centottantuno nel corso degli ultimi trecentosessantacinque giorni al di fuori dell'Unione, o per il personale dei servizi diplomatici dei suoi Stati membri, o per i componenti del loro nucleo familiare, accreditati presso Stati terzi, il luogo di residenza normale si ritiene situato nel territorio dello Stato membro di emissione della patente di guida che viene rinnovata. 3. In deroga a quanto stabilito al comma 1, ai fini specifici del primo rilascio di una patente di guida di categoria B, un candidato il cui Stato membro di residenza normale sia diverso dallo Stato membro di cittadinanza può ottenere il rilascio	**Art. 20 DIRETTIVA (UE) 2025/2205 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO** **del 22 ottobre 2025** 2. Ai fini dell'articolo 10, paragrafo 3, lettera b), e dell'articolo 13, paragrafo 4, il luogo di residenza normale del personale dei servizi diplomatici dell'Unione, vale a dire i funzionari dei servizi competenti del segretariato generale del Consiglio e della Commissione, nonché il personale distaccato dai servizi diplomatici degli Stati membri e qualsiasi altro dipendente o contraente che lavori per le istituzioni, gli organi e gli organismi dell'Unione nell'ambito della rappresentanza esterna e che, per poter svolgere le proprie mansioni contrattuali, abbia vissuto almeno 181 giorni nel corso degli ultimi 365 giorni al di fuori dell'Unione, o del personale dei servizi diplomatici dei suoi Stati membri, o dei componenti del loro nucleo familiare, accreditati presso paesi terzi, si ritiene situato nel territorio dello Stato membro o degli Stati membri di emissione delle patenti di guida che vengono rinnovate o sostituite.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

della patente di guida da quest'ultimo, qualora nello Stato membro di residenza normale non sia possibile sostenere la prova teorica o pratica, o entrambe tali prove, in una lingua ufficiale dello Stato membro di cittadinanza del candidato che sia anche una delle lingue ufficiali dell'Unione.	4. In deroga all'articolo 10, paragrafo 1, lettera e), e ai fini specifici del primo rilascio di una patente di guida di categoria B, un candidato il cui Stato membro di residenza normale sia diverso dallo Stato membro di cittadinanza di tale candidato può ottenere il rilascio della patente di guida da quest'ultimo, qualora nello Stato membro di residenza normale non sia possibile sostenere la prova teorica o pratica, o entrambe tali prove, in una lingua ufficiale dello Stato membro di cittadinanza del candidato che sia anche una delle lingue ufficiali dell'Unione, o con l'assistenza di un interprete.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

ALLEGATO V.3

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Art. 1 *(Competenza ai fini dell'accertamento dei requisiti fisici e psichici per il conseguimento della patente di guida e delle altre abilitazioni)* 1. L'accertamento dei requisiti fisici e psichici prescritto dall'articolo 181 del codice è effettuato dall'ufficio della unità sanitaria locale territorialmente competente, cui sono attribuite funzioni in materia medico-legale. Tale accertamento può essere effettuato anche da un medico responsabile dei servizi di base del distretto sanitario ovvero da un medico appartenente al ruolo dei medici del Ministero della salute, o da un medico di ruolo della Direzione Sanità di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. o da un medico militare in servizio permanente effettivo o in quiescenza o da un medico del ruolo professionale dei sanitari della Polizia di Stato o da un medico del ruolo sanitario del Corpo nazionale dei vigili del fuoco o da un ispettore medico del Ministero del lavoro e delle politiche sociali. I medici di cui al presente comma possono procedere all'accertamento previsto dal presente Allegato anche dopo aver cessato di appartenere alle amministrazioni e ai corpi ivi indicati, purché abbiano svolto l'attività di	**Art. 119** 2. L'accertamento dei requisiti fisici e psichici, tranne per i casi stabiliti nel comma 4, è effettuato dall'ufficio della unità sanitaria locale territorialmente competente, cui sono attribuite funzioni in materia medico-legale. L'accertamento suindicato può essere effettuato altresì da un medico responsabile dei servizi di base del distretto sanitario ovvero da un medico appartenente al ruolo dei medici del Ministero della salute, o da un ispettore medico delle Ferrovie dello Stato o da un medico militare in servizio permanente effettivo o in quiescenza o da un medico del ruolo professionale dei sanitari della Polizia di Stato o da un medico del ruolo sanitario del Corpo nazionale dei vigili del fuoco o da un ispettore medico del Ministero del lavoro e delle politiche sociali. L'accertamento può essere effettuato dai medici di cui al periodo precedente, anche dopo aver cessato di appartenere alle amministrazioni e ai corpi ivi indicati, purché abbiano svolto l'attività di accertamento negli ultimi dieci anni o abbiano fatto parte delle commissioni di cui al comma 4	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

accertamento negli ultimi dieci anni o abbiano fatto parte delle commissioni di cui all'articolo 181 del codice per almeno cinque anni. In tutti i casi tale accertamento deve essere effettuato nei gabinetti medici.	per almeno cinque anni. In tutti i casi tale accertamento deve essere effettuato nei gabinetti medici.	
2. L'accertamento dei requisiti psichici e fisici nei confronti dei soggetti affetti da diabete per il conseguimento, la revisione o la conferma delle patenti di categoria A, B, BE e sottocategorie, è effettuato dai medici specialisti nell'area della diabetologia e malattie del ricambio dell'unità sanitaria locale che indicheranno l'eventuale scadenza entro la quale effettuare il successivo controllo medico cui è subordinata la conferma o la revisione della patente di guida.	2-bis. L'accertamento dei requisiti psichici e fisici nei confronti dei soggetti affetti da diabete per il conseguimento, la revisione o la conferma delle patenti di categoria A, B, BE e sottocategorie, è effettuato dai medici specialisti nell'area della diabetologia e malattie del ricambio dell'unità sanitaria locale che indicheranno l'eventuale scadenza entro la quale effettuare il successivo controllo medico cui è subordinata la conferma o la revisione della patente di guida.	
3. Ai fini dell'accertamento dei requisiti psichici e fisici per il primo rilascio della patente di guida di qualunque categoria, ovvero di certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB, l'interessato deve esibire apposita certificazione da cui risulti il non abuso di sostanze alcoliche e il non uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, rilasciata sulla base di accertamenti clinico-tossicologici le cui modalità sono individuate con decreto del Ministero della salute, adottato di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Dipartimento per le politiche antidroga della Presidenza del	2-ter. Ai fini dell'accertamento dei requisiti psichici e fisici per il primo rilascio della patente di guida di qualunque categoria, ovvero di certificato di abilitazione professionale di tipo KA o KB, l'interessato deve esibire apposita certificazione da cui risulti il non abuso di sostanze alcoliche e il non uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, rilasciata sulla base di accertamenti clinico tossicologici le cui modalità sono individuate con decreto del Ministero della salute, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Dipartimento per le politiche antidroga della Presidenza del Consiglio dei ministri. Con il	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Consiglio dei ministri. Con il medesimo provvedimento sono altresì individuate le strutture competenti ad effettuare gli accertamenti prodromici alla predetta certificazione ed al rilascio della stessa. La predetta certificazione deve essere esibita dai soggetti che esercitano l'attività di trasporto professionale e dai titolari del certificato CFP o patentino filoviario, in occasione della revisione o della conferma di validità delle patenti possedute, nonché da coloro che siano titolari di certificato professionale di tipo KA o KB, quando il rinnovo di tale certificato non coincida con quello della patente. Le relative spese sono a carico del richiedente.	medesimo provvedimento sono altresì individuate le strutture competenti ad effettuare gli accertamenti prodromici alla predetta certificazione ed al rilascio della stessa. La predetta certificazione deve essere esibita dai soggetti di cui all'articolo 186-bis, comma 1, lettere b), c) e d), e dai titolari del certificato CFP o patentino filoviario, in occasione della revisione o della conferma di validità delle patenti possedute, nonché' da coloro che siano titolari di certificato professionale di tipo KA o KB, quando il rinnovo di tale certificato non coincida con quello della patente. Le relative spese sono a carico del richiedente.	
4. L'accertamento di cui ai commi 1 e 3 deve risultare da certificazione di data non anteriore a tre mesi, se rilasciata da medico monocratico e di data non anteriore a sei mesi, se rilasciata da Commissione Medica Locale, dalla presentazione della domanda per sostenere l'esame di guida. La certificazione deve tener conto dei precedenti morbosi del richiedente dichiarati da un certificato medico rilasciato da un medico di fiducia.	3. L'accertamento di cui ai commi 2 e 2-ter deve risultare da certificazione di data non anteriore a tre mesi dalla presentazione della domanda per sostenere l'esame di guida. La certificazione deve tener conto dei precedenti morbosi del richiedente dichiarati da un certificato medico rilasciato da un medico di fiducia.	
	Art. 136, comma 1	
5. Il certificato anamnestico del medico di fiducia di cui al comma 4 è obbligatorio anche nelle ipotesi di accertamento dei requisiti fisici e psichici per la conversione della patente di guida o delle abilitazioni	1. (*omissis*) La patente di guida italiana è rilasciata previo controllo del possesso da parte del richiedente dei requisiti fisici e psichici stabiliti dall'articolo 119. (*omissis*) Le medesime disposizioni si applicano per le abilitazioni	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

professionali.	professionali (*omissis*).	
	Art. 119	
6. L'accertamento dei requisiti psichici e fisici è effettuato da commissioni mediche locali, costituite dai competenti organi regionali ovvero dalle province autonome di Trento e di Bolzano, che provvedono altresì alla nomina dei rispettivi presidenti, nei riguardi:	4. L'accertamento dei requisiti psichici e fisici è effettuato da commissioni mediche locali, costituite dai competenti organi regionali ovvero dalle province autonome di Trento e di Bolzano che provvedono altresì alla nomina dei rispettivi presidenti, nei riguardi:	
a) delle persone con disabilità. Nel caso in cui il giudizio di idoneità non possa essere formulato in base ai soli accertamenti clinici si procede ad una prova pratica di guida su veicolo adattato in relazione alle particolari esigenze. Qualora, all'esito della valutazione espletata, la commissione medica locale certifichi che il conducente sia una persona con disabilità stabilizzate e non suscettibili di aggravamento né di modifica delle prescrizioni o delle limitazioni in atto, ai successivi rinnovi di validità della patente di guida posseduta si procede ai sensi del comma e secondo la durata di cui alle disposizioni contenute nel presente Allegato;	a) dei mutilati e minorati fisici. Nel caso in cui il giudizio di idoneità non possa essere formulato in base ai soli accertamenti clinici si dovrà procedere ad una prova pratica di guida su veicolo adattato in relazione alle particolari esigenze. Qualora, all'esito della visita di cui al precedente periodo, la commissione medica locale certifichi che il conducente presenti situazioni di mutilazione o minorazione fisica stabilizzate e non suscettibili di aggravamento né di modifica delle prescrizioni o delle limitazioni in atto, i successivi rinnovi di validità della patente di guida posseduta potranno essere esperiti secondo le procedure di cui al comma 2 e secondo la durata di cui all'articolo 126, commi 2, 3 e 4.	
b) di coloro che abbiano superato i sessantacinque anni di età ed abbiano titolo a guidare autocarri, autotreni ed autoarticolati adibiti al trasporto di	b) di coloro che abbiano superato i sessantacinque anni di età ed abbiano titolo a guidare autocarri di massa complessiva, a pieno	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

cose, e autobus, autocarri, autotreni, autosnodati e autoarticolati adibiti al trasporto di persone; c) di coloro per i quali è fatta richiesta dal prefetto o dall'ufficio competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; d) di coloro nei confronti dei quali l'esito degli accertamenti clinici, strumentali e di laboratorio disposti ai sensi del comma 1 genera dubbi circa l'idoneità e la sicurezza della guida; e) dei soggetti affetti da diabete per il conseguimento, la revisione o la conferma delle patenti C, D, CE, DE e sottocategorie. In tal caso la commissione medica è integrata da un medico specialista nell'area della diabetologia e malattie del ricambio, sia ai fini degli accertamenti relativi alla specifica patologia sia ai fini dell'espressione del giudizio finale.	carico, superiore a 3,5 t, autotreni ed autoarticolati adibiti al trasporto di cose, la cui massa complessiva, a pieno carico, non sia superiore a 20 t, macchine operatrici; c) di coloro per i quali è fatta richiesta dal prefetto o dall'ufficio provinciale del Dipartimento per i trasporti terrestri; d) di coloro nei confronti dei quali l'esito degli accertamenti clinici, strumentali e di laboratorio faccia sorgere al medico di cui al comma 2 dubbi circa l'idoneità e la sicurezza della guida. d-bis) dei soggetti affetti da diabete per il conseguimento, la revisione o la conferma delle patenti C, D, CE, DE e sottocategorie. In tal caso la commissione medica è integrata da un medico specialista diabetologo, sia ai fini degli accertamenti relativi alla specifica patologia sia ai fini dell'espressione del giudizio finale.	
Art. 2 *(Accertamento dei requisiti fisici e psichici)* 1. Ai fini dell'accertamento dei requisiti previsti dall' articolo 181 del codice è necessaria la presentazione di una certificazione medica, rilasciata dai medici di cui al medesimo articolo, per ottenere il	**Allegato III del D.Lgs. n. 59/2011** (*Requisiti minimi di idoneità fisica e mentale per la guida di un veicolo a motore*) L'articolo 119 del Codice della strada prevede la presentazione di una certificazione medica, rilasciata dai medici di cui allo stesso articolo, ai fini del rilascio della patente di guida, per il	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

rilascio della patente di guida ovvero il rinnovo di validità di quest'ultima, nonché nelle ipotesi di revisione della patente, ai sensi dell'articolo 154 del codice.	rinnovo di validità di quest'ultima, nonché' nelle ipotesi in cui è emesso uno specifico provvedimento di revisione della patente, ai sensi dell'articolo 128 del Codice della strada. **Art. 23, comma 4, del D.Lgs. n. 59/2011** (*Disposizioni in materia di requisiti per l'esame di idoneità alla guida, di requisiti fisici e psichici di idoneità alla guida e di requisiti minimi per gli esaminatori adibiti all'espletamento delle prove di verifica delle capacità e dei comportamenti*)	
2. La certificazione di cui al comma 1 si conforma ai requisiti di idoneità fisica e psichica stabiliti dal presente Allegato, ferme restando eventuali ulteriori disposizioni adottate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero della Salute.	4. L'accertamento dei requisiti fisici e psichici previsto dall'articolo 119 del Codice della strada si conforma almeno ai requisiti minimi previsti dall'allegato III. Sono fatte salve le disposizioni adottate con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in attuazione di direttive particolari in materia. Tale certificazione deve conformarsi ai requisiti di idoneità fisica e psichica stabiliti dagli articoli da 319, 320, 321, 323, 324, 326, 327, 328 e 329 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495.	
3. Ai fini del presente articolo, i conducenti sono classificati in due gruppi: a) Gruppo 1: conducenti di veicoli delle categorie AM, A, A1, A2, B1, B, e BE; b) Gruppo 2: conducenti di veicoli delle categorie C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E nonché i titolari di certificato di	**Allegato III del D.Lgs. n. 59/2011** Ai fini del presente allegato, i conducenti sono classificati in due gruppi: - Gruppo 1: conducenti di veicoli delle categorie AM, A, A1, A2, B1, B, e BE. - Gruppo 2: conducenti di veicoli delle categorie C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E nonché i titolari di certificato di abilitazione professionale	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

abilitazione professionale di tipo KA e KB, di cui all'articolo 3 dell'Allegato V.1, all'articolo 1 commi 5, 6 e 7 e all'articolo 5 dell'Allegato V.2.	di tipo KA e KB, giusta il disposto di cui all'articolo 311, comma 2, del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495.	
	Art. 320 del Reg. Es. Cds (DPR 495/1992)	
4. Le malattie ed affezioni, con le specificazioni per ognuna di esse, che escludono la possibilità di rilascio del certificato di idoneità alla guida sono:	1. Le malattie ed affezioni riportate nell'appendice II al presente titolo, con le specificazioni per ognuna di esse indicate nell'appendice medesima, escludono la possibilità di rilascio del certificato di idoneità alla guida.	
	Appendice II del DPR 495/1992	
a) malattie endocrine: in caso di disturbi endocrini gravi, diversi dal diabete, in forme di entità tale da compromettere la sicurezza della guida, la patente di guida non potrà essere rilasciata o confermata salvo il caso in cui la possibilità di rilascio o di conferma sia espressamente certificata da parte della commissione medica locale;	C. Malattie endocrine. In caso di disturbi endocrini gravi, diversi dal diabete, in forme di entità tale da compromettere la sicurezza della guida, la patente di guida non potrà essere rilasciata o confermata salvo il caso in cui la possibilità di rilascio o di conferma sia espressamente certificata da parte della commissione medica locale.	
b) affezioni renali: per i conducenti appartenenti al gruppo 1, la patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente affetto da insufficienza renale grave con conseguente limitazione significativa della capacità fisica, previo parere da parte di un medico specialista in nefrologia o disciplina equipollente individuato in conformità ad apposito decreto del Ministro della Salute, e a	H. Malattie dell'apparato urogenitale. La patente di guida non deve essere rilasciata né confermata ai candidati o conducenti che soffrono di insufficienza renale grave. Limitatamente ai candidati o conducenti per patenti delle categorie A, B, la patente di guida può essere rilasciata o confermata quando l'insufficienza renale risulti positivamente	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

condizione che l'interessato sia sottoposto a controlli medici periodici. Per i conducenti appartenenti al gruppo 2, la patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente affetto da insufficienza renale grave irreversibile, tranne in casi eccezionali debitamente giustificati dal parere da parte di un medico specialista in nefrologia o disciplina equipollente individuato in conformità ad apposito decreto del Ministro della Salute, e a condizione che l'interessato sia sottoposto a controlli medici periodici;	corretta a seguito di trattamento dialitico [o di trapianto]. La certificazione relativa deve essere rilasciata dalla commissione medica locale. La validità della patente non può essere superiore a due anni. Per la conferma e la revisione valgono le stesse modalità.	
c) trapianti di organo: il rilascio della patente di guida a soggetti trapiantati di organo, ovvero la prima conferma di validità della patente di guida successiva al trapianto di organo, sono subordinati ad accertamento dei requisiti di idoneità psicofisica svolto dalla commissione medica locale. Se, all'esito della visita, la commissione medica locale certifica che il conducente trapiantato presenta una condizione non suscettibile di aggravamento, la patente di guida può essere rilasciata per il periodo ordinariamente previsto dall'articolo 187 del codice e i successivi rinnovi sono subordinati ad accertamento delle condizioni di idoneità psicofisica svolta	H-bis. Trapianti di organo. - Il rilascio della patente di guida a soggetti trapiantati di organo, ovvero la prima conferma di validità della patente di guida successiva al trapianto di organo, sono subordinati ad accertamento dei requisiti di idoneità psicofisica svolto dalla commissione medica locale. Se, all'esito della visita, la commissione medica locale certifica che il conducente trapiantato presenta una condizione non suscettibile di aggravamento, la patente di guida può essere rilasciata per il periodo ordinariamente previsto dall'articolo 126 del codice e i successivi rinnovi sono subordinati ad accertamento delle condizioni di idoneità psicofisica svolta da uno dei sanitari di cui all'articolo 119 del codice, salvo che questi ritenga necessaria una nuova visita collegiale qualora l'esito degli accertamenti clinici, strumentali e di laboratorio faccia sorgere dubbi circa l'idoneità alla guida.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

da uno dei sanitari di cui all'articolo 181 del codice, salvo che questi ritenga necessaria una nuova visita collegiale qualora l'esito degli accertamenti clinici, strumentali e di laboratorio faccia sorgere dubbi circa l'idoneità alla guida. 5. La certificazione di cui al comma 1 deve conformarsi ai requisiti di idoneità fisica e psichica stabiliti dal presente Allegato. Sono fatte salve le disposizioni adottate con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in attuazione di direttive particolari in materia. Per quanto concerne le seguenti patologie: - malattie della vista - affezioni cardiovascolari, - diabete mellito, - epilessia, - dipendenza da alcool o guida dipendente da alcool, - uso di sostanze stupefacenti o psicotrope e abuso e consumo abituale di medicinali, - disabilità mentali, - malattie neurologiche, - disturbi del sonno da apnee ostruttive notturne. 6. Per il rilascio, la conferma di validità	**Allegato III del D.Lgs. n. 59/2011** Per quanto concerne le seguenti patologie: - vista, - affezioni cardiovascolari, - diabete mellito, - epilessia, - dipendenza da alcool o guida dipendente da alcool, - uso di sostanze stupefacenti o psicotrope e abuso e consumo abituale di medicinali, - turbe psichiche, si fa riferimento a quanto di seguito stabilito. - malattie neurologiche H2. disturbi del sonno da apnee ostruttive notturne	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

o la revisione delle abilitazioni alla guida occorre accertare la funzione uditiva secondo quanto disciplinato nel regolamento adottato ai sensi		
ART. 3 *(Dei requisiti visivi)* 1. Il candidato al conseguimento della patente di guida, colui che chiede il rinnovo della medesima patente ovvero colui che ha l'obbligo di revisione ai sensi dell'art. 154 del codice deve sottoporsi a esami appropriati per accertare la compatibilità delle sue condizioni visive con la guida di veicoli. A tal fine il medico valuta, con particolare attenzione, acutezza visiva, campo visivo, visione crepuscolare, sensibilità all'abbagliamento e al contrasto, diplopia e altre funzioni visive che possono compromettere la guida sicura. Nel caso in cui il medico monocratico ha dubbi sull'idoneità dei requisiti visivi, dispone che il candidato sia esaminato dalla Commissione Medica Locale. 2. Per i conducenti appartenenti al gruppo 1 dell'articolo 2, comma 3, che non soddisfano i requisiti attinenti al campo visivo e all'acutezza visiva, il rilascio della patente può essere autorizzato da parte della Commissione medica locale in "casi eccezionali", correlati alla situazione visiva del conducente, ponendo limitazioni	**Allegato III del D.Lgs. n. 59/2011** A. REQUISITI VISIVI A.1. Il candidato al conseguimento della patente di guida (ovvero chi deve rinnovarla o ha l'obbligo di revisione ai sensi dell'art. 128 del codice della strada) deve sottoporsi a esami appropriati per accertare la compatibilità delle sue condizioni visive con la guida di veicoli a motore. Dovranno essere valutati con particolare attenzione: acutezza visiva, campo visivo, visione crepuscolare, sensibilità all'abbagliamento e al contrasto, diplopia e altre funzioni visive che possono compromettere la guida sicura. Se c'è motivo di dubitare che la sua vista non sia adeguata, il candidato deve essere esaminato dalla Commissione Medica Locale. A.2. Per i conducenti appartenenti al gruppo 1 che non soddisfano le norme riguardanti il campo visivo e l'acutezza visiva, il rilascio della patente può essere autorizzato da parte della Commissione medica locale in "casi eccezionali", correlati alla situazione visiva del conducente, ponendo limitazioni riguardo alla guida. In questi casi il conducente deve essere sottoposto a visita dalla Commissione che verifica, avvalendosi di accertamenti da parte di medico specialista oculista anche l'assenza di altre patologie che possono pregiudicare la funzione	**I valori indicati all'interno del presente articolo sono stati adeguati a quelli meno stringenti previsti dalla direttiva 2205/2025.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

riguardo alla guida. In questi casi il conducente deve essere sottoposto a visita dalla Commissione che verifica, avvalendosi di accertamenti da parte di medico specialista oculista, anche l'assenza di altre patologie che possono pregiudicare la funzione visiva, fra cui la sensibilità all'abbagliamento, al contrasto, la visione crepuscolare, eventualmente avvalendosi anche di prova pratica di guida. La documentazione sanitaria inerente agli accertamenti posti a base del giudizio espresso deve restare agli atti per almeno cinque anni. 3. Per i conducenti appartenenti al gruppo 1 dell'articolo 2, comma 3, l'accertamento dei requisiti visivi tiene conto delle seguenti disposizioni: a) il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida deve possedere un'acutezza visiva binoculare complessiva, anche con correzione ottica, se ben tollerata, di almeno 0,5, raggiungibile sommando l'acutezza visiva posseduta da entrambi gli occhi; b) il campo visivo binoculare posseduto deve consentire una visione in orizzontale di almeno 120 gradi, con estensione di non meno di 50 gradi verso destra o verso sinistra e di 20 gradi verso l'alto e verso il basso. Non devono essere presenti difetti in un raggio di 20 gradi rispetto all'asse	visiva, fra cui la sensibilità all'abbagliamento, al contrasto, la visione crepuscolare, eventualmente avvalendosi anche di prova pratica di guida .La documentazione sanitaria inerente agli accertamenti posti a base del giudizio espresso dovrà restare agli atti per almeno cinque anni. A.3. Gruppo 1 A.3.1. Il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida deve possedere un'acutezza visiva binoculare complessiva, anche con correzione ottica, se ben tollerata, di almeno 0,7, raggiungibile sommando l'acutezza visiva posseduta da entrambi gli occhi, purché' il visus nell'occhio che vede peggio non sia inferiore a 0,2. A.3.2. Il campo visivo binoculare posseduto deve consentire una visione in orizzontale di almeno 120 gradi, con estensione di non meno di 50 gradi verso destra o verso sinistra e di 20 gradi verso l'alto e verso il basso. Non devono essere presenti difetti in un raggio di 20 gradi rispetto all'asse centrale, inoltre deve essere posseduta una visione sufficiente in relazione all'illuminazione crepuscolare, un idoneo tempo di recupero dopo abbagliamento e un'idonea sensibilità al contrasto, in caso di insufficienza di tali due ultime funzioni la Commissione medica locale può	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

centrale, inoltre è necessario che siano accertati: una visione sufficiente in relazione all'illuminazione crepuscolare; un idoneo tempo di recupero dopo abbagliamento; un'idonea sensibilità al contrasto. In caso di insufficienza delle funzioni di cui al comma 3, lettera b), punti 2) e 3), la Commissione medica locale può autorizzare la guida solo alla luce diurna. 4. Per i conducenti appartenenti al gruppo 1 dell'articolo 2, comma 3, qualora sia rilevata o dichiarata una malattia degli occhi progressiva, la patente di guida può essere rilasciata o rinnovata dalla Commissione con validità limitata nella durata e, se del caso, con limitazione che consente al conducente di poter guidare solo in orario diurno, avvalendosi di consulenza da parte di medico specialista oculista. 5. Per i conducenti appartenenti al gruppo 1 dell'articolo 2, comma 3, il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida monocolo, organico o funzionale, deve possedere un'acutezza visiva di almeno 0,5, raggiungibile anche con lente correttiva se ben tollerata. Il medico monocratico deve certificare che tale condizione di vista monoculare esiste da un periodo di tempo sufficientemente	autorizzare la guida solo alla luce diurna. A.3.3. Qualora sia rilevata o dichiarata una malattia degli occhi progressiva, la patente di guida può essere rilasciata o rinnovata dalla Commissione con validità limitata nella durata e se del caso con limitazione per la guida notturna, avvalendosi di consulenza da parte di medico specialista oculista. A.3.4. Il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida monocolo, organico o funzionale, deve possedere un'acutezza visiva di non meno 0,8, raggiungibile anche con lente correttiva se ben tollerata. Il medico monocratico deve certificare che tale condizione di vista monoculare esiste da un periodo di tempo sufficientemente lungo (almeno sei mesi) da consentire l'adattamento del soggetto e che il campo visivo consenta una visione in orizzontale di almeno 120 gradi e di non meno di 60 gradi verso destra o verso sinistra e di 25 gradi verso l'alto e 30 gradi verso il basso. Non devono essere presenti difetti in un raggio di 30 gradi rispetto all'asse centrale, inoltre deve essere posseduta una visione sufficiente in relazione all'illuminazione crepuscolare e dopo abbagliamento con idoneo tempo di recupero e idonea sensibilità al contrasto, tali condizioni devono essere opportunamente verificate. Nel caso in cui uno o più requisiti non sono presenti il giudizio viene demandato alla Commissione medica locale che, avvalendosi di consulenza da parte di medico specialista oculista, valuta con estrema cautela se la patente di guida può essere rilasciata o rinnovata, eventualmente con validità limitata nella durata e se del caso con	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

lungo, pari ad almeno sei mesi, tale da consentire l'adattamento del soggetto e che il campo visivo consenta una visione in orizzontale di almeno 120 gradi e di non meno di 50 gradi verso destra o verso sinistra e di 20 gradi verso l'alto e verso il basso. In tali casi, non devono essere presenti difetti in un raggio di 20 gradi rispetto all'asse centrale, inoltre deve essere posseduta una visione sufficiente in relazione all'illuminazione crepuscolare e dopo abbagliamento con idoneo tempo di recupero e idonea sensibilità al contrasto; tali condizioni devono essere opportunamente verificate. Nel caso in cui uno o più requisiti non sono presenti il giudizio viene demandato alla Commissione medica locale che, avvalendosi di consulenza da parte di medico specialista oculista, valuta con estrema cautela se la patente di guida può essere rilasciata o rinnovata, eventualmente con validità limitata nella durata e se del caso con limitazione per la guida notturna. 6. Per i conducenti appartenenti al gruppo 1 dell'articolo 2, comma 3, a seguito di diplopia sviluppata recentemente o della perdita improvvisa della visione in un occhio, ai fini del raggiungimento di un adattamento adeguato non è consentito guidare per un congruo periodo di tempo pari ad almeno sei mesi, da valutare da parte di medico specialista oculista; trascorso tale periodo, la guida può essere	limitazione per la guida notturna. A.3.5. A seguito di diplopia sviluppata recentemente o della perdita improvvisa della visione in un occhio, ai fini del raggiungimento di un adattamento adeguato non è consentito guidare per un congruo periodo di tempo, da valutare da parte di medico specialista oculista; trascorso tale periodo, la guida può essere autorizzata dalla Commissione medica locale, acquisito il parere di un medico specialista oculista, eventualmente con prescrizione di validità limitata nella durata e se del caso con limitazione per la guida notturna. A.4. Gruppo 2 A.4.1. Il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida deve possedere una visione binoculare con un'acutezza visiva, se del caso raggiungibile con lenti correttive, di almeno 0,8 per l'occhio più valido e di almeno 0,4 per l'occhio meno valido. Se per ottenere i valori di 0,8 e 0,4 sono utilizzate lenti correttive, l'acutezza visiva minima (0,8 e 0,4) deve essere ottenuta o mediante correzione per mezzo di lenti a tempiale con potenza non superiore alle otto diottrie come equivalente sferico o mediante lenti a contatto anche con potere diottrico superiore. La correzione deve risultare ben tollerata A.4.2. Il campo visivo orizzontale binoculare	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

autorizzata dalla Commissione medica locale, acquisito il parere di un medico specialista oculista, eventualmente con prescrizione di validità limitata nella durata e se del caso con limitazione per la guida notturna. 7. Per i conducenti appartenenti al gruppo 2 dell'articolo 2, comma 3, l'accertamento dei requisiti visivi tiene conto delle seguenti disposizioni: a) il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida deve possedere una visione binoculare con un'acutezza visiva, se del caso raggiungibile con lenti correttive, di almeno 0,8 per l'occhio più valido e di almeno 0,1 per l'occhio meno valido. Se per ottenere i valori di 0,8 e 0,1 sono utilizzate lenti correttive, l'acutezza visiva minima (0,8 e 0,1) deve essere ottenuta o mediante correzione per mezzo di lenti a tempiale con potenza non superiore alle otto diottrie come equivalente sferico o mediante lenti a contatto anche con potere diottrico superiore. La correzione deve risultare ben tollerata; b) il campo visivo orizzontale binoculare posseduto deve essere di almeno 160 gradi, con estensione di 70 gradi verso sinistra e verso destra e di 30 gradi verso l'alto e 30 verso il basso. Non	posseduto deve essere di almeno 160 gradi, con estensione di 80 gradi verso sinistra e verso destra e di 30 gradi verso l'alto e 30 verso il basso. Non devono essere presenti binocularmente difetti in un raggio di 30 gradi rispetto all'asse centrale. A.4.3. La patente di guida non deve essere rilasciata o rinnovata al candidato o al conducente che presenta significative alterazioni della visione crepuscolare e della sensibilità al contrasto e una visione non sufficiente dopo abbagliamento, con tempo di recupero non idoneo anche nell'occhio con risultato migliore o diplopia. A seguito della perdita della visione da un occhio o di gravi alterazioni delle altre funzioni visive che permettevano l'idoneità alla guida o di insorgenza di diplopia deve essere prescritto un periodo di adattamento adeguato, non inferiore a sei mesi, in cui non è consentito guidare. Trascorso tale periodo la Commissione medica locale, acquisito il parere di un medico specialista oculista può consentire la guida con eventuali prescrizioni e limitazioni.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

devono essere presenti binocularmente difetti in un raggio di 30 gradi rispetto all'asse centrale; c) la patente di guida non deve essere rilasciata o rinnovata al candidato o al conducente che presenta significative alterazioni della visione crepuscolare e della sensibilità al contrasto e una visione non sufficiente dopo abbagliamento, con tempo di recupero non idoneo anche nell'occhio con risultato migliore o diplopia. 8. Per i conducenti appartenenti al gruppo 2 dell'articolo 2, comma 3, a seguito della perdita della visione da un occhio o di gravi alterazioni delle altre funzioni visive che permettevano l'idoneità alla guida o di insorgenza di diplopia deve essere prescritto un periodo di adattamento adeguato, non inferiore a sei mesi, in cui non è consentito guidare. Trascorso tale periodo la Commissione medica locale, acquisito il parere di un medico specialista oculista può consentire la guida con eventuali prescrizioni e limitazioni.		
ART. 4 *(Delle patologie cardiovascolari)* 1. In presenza di patologie cardiovascolari è necessario prevedere restrizioni temporanee o permanenti alla guida laddove le stesse possono provocare una improvvisa menomazione delle funzioni cerebrali tali da costituire un pericolo per la	**Allegato III del D.Lgs. n. 59/2011** B. Patologie cardiovascolari B.1. Le patologie cardiovascolari possono provocare una	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

sicurezza stradale. 2. Per le seguenti patologie cardiovascolari, l'idoneità al rilascio o alla conferma di validità della patente di guida è attestata da uno dei medici monocratici di cui all'articolo 181 del codice e all'articolo 1 del presente Allegato, o dalla commissione medica locale, sulla base di certificazione di un medico specializzato in cardiologia, appartenente ad una struttura pubblica. Se del caso, la commissione medica locale prevede termini di validità della patente di guida inferiori a quelli ordinari previsti dall'articolo 187 del codice. Le patologie rilevanti ai sensi del presente articolo sono: a) bradiaritmie, intesa quale malattia del nodo del seno e disturbi della conduzione, e tachiaritmie, quali aritmie sopraventricolari e ventricolari con anamnesi positiva per sincope o episodi sincopali da patologie aritmiche; tali patologie rilevano con riguardo ai conducenti appartenenti sia al gruppo 1 che al gruppo 2; b) bradiaritmie: malattia del nodo del seno e disturbi della conduzione con blocco atrioventricolare (AV) tipo Mobitz II, blocco AV di terzo grado o blocco di branca alternante; tali patologie rilevano con riguardo ai soli conducenti del gruppo 2; c) tachiaritmie (aritmie sopraventricolari e ventricolari) con malattie cardiache strutturali e tachicardia ventricolare sostenuta (TV) che rilevano con riguardo ai conducenti appartenenti sia al gruppo 1 che al gruppo 2; in caso	improvvisa menomazione delle funzioni cerebrali costituendo un pericolo per la sicurezza stradale. Tali malattie costituiscono un motivo per istituire restrizioni temporanee o permanenti alla guida. B.2. Per le seguenti patologie cardiovascolari, l'idoneità al rilascio o alla conferma di validità della patente di guida è attestata da uno dei sanitari di cui all'art. 119, comma 2, o dalla commissione medica locale di cui all'art. 119, comma 4, del codice della strada, sulla base di certificazione di un medico specializzato in cardiologia, appartenente ad una struttura pubblica. Se del caso, la commissione medica locale prevede termini di validità della patente di guida inferiori a quelli ordinari previsti dall'art. 126 del codice della strada: a) bradiaritmie (malattia del nodo del seno e disturbi della conduzione) e tachiaritmie (aritmie sopraventricolari e ventricolari) con anamnesi positiva per sincope o episodi sincopali da patologie aritmiche (si applica ai gruppi 1 e 2); b) bradiaritmie: malattia del nodo del seno e disturbi della conduzione con blocco atrioventricolare (AV) tipo Mobitz II, blocco AV di terzo grado o blocco di branca	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

di TV polimorfa non sostenuta, tachicardia ventricolare sostenuta o con indicazione all'impiego di defibrillatore, la patologia rileva con riguardo ai soli conducenti del gruppo 2; d) sintomatologia da angina; tale patologia rileva con riguardo ai conducenti appartenenti sia al gruppo 1 che al gruppo 2; e) impianto o sostituzione di pacemaker permanenti; tale patologia rileva con riguardo ai soli conducenti del gruppo 2; f) impianto o sostituzione di defibrillatore o shock appropriato o inappropriato da defibrillatore; tale patologia rileva con riguardo ai soli conducenti del gruppo 1; g) sincope intesa come perdita transitoria di coscienza e di tono posturale, caratterizzata da insorgenza rapida, breve durata e risoluzione spontanea, dovuta a ipo-perfusione cerebrale globale, di presunta origine riflessa e avente cause sconosciute, senza evidenza di cardiopatie correlate; tale patologia rileva con riguardo ai conducenti appartenenti sia al gruppo 1 che al gruppo 2; h) sindrome coronarica acuta; tale patologia rileva con riguardo ai conducenti appartenenti sia al gruppo 1 che al gruppo 2; i) angina stabile, in assenza di sintomatologia da attività fisica moderata; tale patologia rileva con	alternante (si applica solo al gruppo 2); c) tachiaritmie (aritmie sopraventricolari e ventricolari) con - malattie cardiache strutturali e tachicardia ventricolare sostenuta (TV) (si applica ai gruppi 1 e 2), o - TV polimorfa non sostenuta, tachicardia ventricolare sostenuta o con indicazione all'impiego di defibrillatore (si applica solo al gruppo 2); d) sintomatologia da angina (si applica ai gruppi 1 e 2); e) impianto o sostituzione di pacemaker permanenti (si applica solo al gruppo 2); f) impianto o sostituzione di defibrillatore o shock appropriato o inappropriato da defibrillatore (si applica solo al gruppo 1); g) sincope (perdita transitoria di coscienza e di tono posturale, caratterizzata da	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

riguardo ai conducenti appartenenti sia al gruppo 1 che al gruppo 2; j) angioplastica coronarica (PCI); tale patologia rileva con riguardo ai conducenti appartenenti sia al gruppo 1 che al gruppo 2; k) bypass aorto-coronarico (CABG); tale patologia rileva con riguardo ai conducenti appartenenti sia al gruppo 1 che al gruppo 2; l) ictus/ attacco ischemico transitorio (TIA); tale patologia rileva con riguardo ai conducenti appartenenti sia al gruppo 1 che al gruppo 2; m) stenosi carotidea severa; tale patologia rileva con riguardo ai soli conducenti del gruppo 2; n) diametro aortico massimo superiore a 5,5 cm; tale patologia rileva con riguardo ai soli conducenti del gruppo 2; o) insufficienza cardiaca: - classe I, II e III New York Heart Association (NYHA) che rileva con riguardo ai soli conducenti del gruppo 1; classe I e II NYHA a condizione che la frazione di eiezione ventricolare sinistra sia almeno del 35% che rileva con riguardo ai soli conducenti del gruppo 2; p) trapianto di cuore; tale patologia rileva con riguardo ai conducenti appartenenti sia al gruppo 1 che al gruppo 2; q) dispositivo di assistenza cardiaca; tale patologia rileva con riguardo ai soli	insorgenza rapida, breve durata e risoluzione spontanea, dovuta a ipo-perfusione cerebrale globale, di presunta origine riflessa e avente cause sconosciute, senza evidenza di cardiopatie correlate) (si applica ai gruppi 1 e 2); h) sindrome coronarica acuta (si applica ai gruppi 1 e 2); i) angina stabile, in assenza di sintomatologia da attività fisica moderata (si applica ai gruppi 1 e 2); j) angioplastica coronarica (PCI) (si applica ai gruppi 1 e 2); k) bypass aorto-coronarico (CABG) (si applica ai gruppi 1 e 2); l) ictus/ attacco ischemico transitorio (TIA) (si applica ai gruppi 1 e 2); m) stenosi carotidea severa (si applica solo al gruppo 2); n) diametro aortico massimo superiore a 5,5	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

conducenti del gruppo 1; r) chirurgia delle valvole cardiache; tale patologia rileva con riguardo ai conducenti appartenenti sia al gruppo 1 che al gruppo 2; s) ipertensione maligna (aumento della pressione arteriosa sistolica ≥180 mmHg o della pressione arteriosa diastolica ≥110 mmHg associato a danni d'organo imminenti o progressivi); tale patologia rileva con riguardo ai conducenti appartenenti sia al gruppo 1 che al gruppo 2; t) ipertensione di III grado (pressione arteriosa diastolica ≥110 mmHg e/o pressione arteriosa sistolica ≥180 mmHg); tale patologia rileva con riguardo ai soli conducenti del gruppo 2; u) cardiopatia congenita; tale patologia rileva con riguardo ai conducenti appartenenti sia al gruppo 1 che al gruppo 2; aa) cardiomiopatia ipertrofica in assenza di sincope; tale patologia rileva con riguardo ai soli conducenti del gruppo 1; bb) sindrome del QT lungo con sincope, torsione di punta o QTc > 500 ms; tale patologia rileva con riguardo ai soli conducenti del gruppo 1; 3. La patente di guida non è rilasciata né rinnovata al candidato o al conducente per le seguenti patologie cardiovascolari, nei gruppi indicati: a) per i conducenti del gruppo 2, nel caso di impianto di un defibrillatore;	cm (si applica solo al gruppo 2); o) insufficienza cardiaca: - classe I, II e III New York Heart Association (NYHA) (si applica solo al gruppo 1), - classe I e II NYHA a condizione che la frazione di eiezione ventricolare sinistra sia almeno del 35% (si applica solo al gruppo 2); p) trapianto di cuore (si applica ai gruppi 1 e 2); q) dispositivo di assistenza cardiaca (si applica solo al gruppo 1); r) chirurgia delle valvole cardiache (si applica ai gruppi 1 e 2); s) ipertensione maligna (aumento della pressione arteriosa sistolica = 180 mmHg o della pressione arteriosa diastolica =110 mmHg associato a danni d'organo imminenti o progressivi) (si applica ai gruppi 1 e 2);	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

b) per i conducenti dei gruppi 1 e 2, in caso di malattie vascolari periferiche, aneurisma dell'aorta toracica e addominale con diametro aortico massimo tale da esporre la persona a un rischio significativo di rottura improvvisa e quindi a un evento invalidante improvviso; c) per i conducenti del gruppo 1, in caso di insufficienza cardiaca di classe IV NYHA; per i conducenti del gruppo 2, in caso di classe III e IV NYHA; d) per i conducenti del gruppo 2, in caso di uso di dispositivi di assistenza cardiaca; e) per i conducenti del gruppo 1, in caso di valvulopatia con insufficienza aortica, stenosi aortica, insufficienza mitralica o stenosi mitralica se la stima della capacità funzionale corrisponde alla IV classe NYHA o se si sono verificati episodi sincopali; f) per i conducenti del gruppo 2, in caso di valvulopatia in III o IV classe NYHA oppure con frazione d'eiezione (FE) al di sotto del 35 %, stenosi mitralica e ipertensione polmonare severa o con stenosi aortica severa o stenosi aortica tale da provocare una sincope; ad eccezione della stenosi aortica severa asintomatica con test di tolleranza dell'attività fisica negativo; g) per i conducenti del gruppo 2, in caso di cardiomiopatie strutturali ed elettriche - cardiomiopatie ipertrofiche con anamnesi positiva per sincope, o in presenza di due o più delle seguenti	t) ipertensione di III grado (pressione arteriosa diastolica =110 mmHg e/o pressione arteriosa sistolica =180 mmHg) (si applica solo al gruppo 2); u) cardiopatia congenita (si applica ai gruppi 1 e 2); v) cardiomiopatia ipertrofica in assenza di sincope (si applica solo al gruppo 1); w) sindrome del QT lungo con sincope, torsione di punta o QTc > 500 ms (si applica solo al gruppo 1). B.3. Per le seguenti patologie cardiovascolari, la patente di guida non deve essere nè rilasciata nè rinnovata al candidato o al conducente nei gruppi indicati: a) impianto di un defibrillatore (si applica solo al gruppo 2); b) malattie vascolari periferiche - aneurisma dell'aorta toracica e addominale con diametro aortico massimo tale da esporre la persona a un rischio significativo di	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

patologie: ventricolo sinistro (LV) con spessore di parete > 3 cm, tachicardia ventricolare non sostenuta, anamnesi familiare positiva per morte improvvisa (in familiari di primo grado), nessun aumento della pressione arteriosa con attività fisica; h) per i conducenti del gruppo 2, in caso di sindrome del QT lungo con sincope, torsione di punta e QTc > 500 ms; i) per i conducenti dei gruppi 1 e 2, in caso di sindrome di Brugada con sincope o morte cardiaca improvvisa abortita. 4. Nei casi di cui al comma 3, la patente di guida può essere rilasciata o rinnovata in casi eccezionali, a condizione che il rilascio o il rinnovo sia debitamente giustificato dal parere di un medico specialista e sottoposto a valutazione medica periodica che garantisca che la persona è in grado di guidare il veicolo in modo sicuro tenendo conto degli effetti della patologia. 4. In caso di cardiomiopatie diverse da quelle di cui ai commi 2 e 3 ovvero di cardiomiopatie note quali, a titolo esemplificativo, cardiomiopatia ventricolare destra aritmogena, cardiomiopatia non compattata, tachicardia ventricolare polimorfa catecolaminergica e sindrome del QT breve, ovvero in caso di cardiomiopatie sopravvenute, è necessario valutare il rischio di eventi invalidanti improvvisi per il	rottura improvvisa e quindi a un evento invalidante improvviso (si applica ai gruppi 1 e 2); c) insufficienza cardiaca: - classe IV NYHA (si applica solo al gruppo 1), - classe III e IV NYHA (si applica solo al gruppo 2); d) dispositivi di assistenza cardiaca (si applica solo al gruppo 2); e) valvulopatia con insufficienza aortica, stenosi aortica, insufficienza mitralica o stenosi mitralica se la stima della capacità funzionale corrisponde alla IV classe NYHA o se si sono verificati episodi sincopali (si applica solo al gruppo 1); f) valvulopatia in III o IV classe NYHA oppure con frazione d'eiezione (FE) al di sotto del 35 %, stenosi mitralica e ipertensione polmonare severa o con stenosi aortica severa o stenosi aortica tale da provocare una sincope; ad eccezione della stenosi aortica severa asintomatica con test di tolleranza dell'attività fisica negativo (si applica solo al gruppo 2); g) cardiomiopatie strutturali ed elettriche - cardiomiopatie ipertrofiche con anamnesi positiva per sincope, o in presenza di due o più delle seguenti patologie: ventricolo sinistro (LV) con spessore di parete > 3 cm,	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

candidato o per il conducente. A tal fine è necessaria un'attenta valutazione specialistica che tenga conto anche delle caratteristiche di prognosi della specifica cardiomiopatia.	tachicardia ventricolare non sostenuta, anamnesi familiare positiva per morte improvvisa (in familiari di primo grado), nessun aumento della pressione arteriosa con attività fisica (si applica solo al gruppo 2); h) sindrome del QT lungo con sincope, torsione di punta e QTc > 500 ms (si applica solo al gruppo 2); i) sindrome di Brugada con sincope o morte cardiaca improvvisa abortita (si applica ai gruppi 1 e 2). La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata in casi eccezionali, a condizione che il rilascio/rinnovo sia debitamente giustificato dal parere di un medico specialista e sottoposto a valutazione medica periodica che garantisca che la persona è in grado di guidare il veicolo in modo sicuro tenendo conto degli effetti della patologia. B.4. Altre cardiomiopatie è necessario valutare il rischio di eventi invalidanti improvvisi per il candidato o il conducente con cardiomiopatie note (ad esempio, cardiomiopatia ventricolare destra aritmogena, cardiomiopatia non compattata, tachicardia ventricolare polimorfa catecolaminergica e sindrome del QT breve) o	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	con cardiomiopatie non ancora note che possono essere scoperte. È necessaria un'attenta valutazione specialistica. È necessario tenere conto delle caratteristiche di prognosi della specifica cardiomiopatia.	
Art. 5 (*Del diabete mellito*) 1. Il candidato o conducente affetto da diabete in trattamento con farmaci che possono provocare ipoglicemia deve dimostrare di comprendere il rischio connesso all'ipoglicemia e di controllare in modo adeguato la sua patologia. 2. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che non abbia un'adeguata consapevolezza dei rischi connessi all'ipoglicemia. 3. La patente di guida non può essere rilasciata né rinnovata al candidato o al conducente che soffra di ipoglicemia grave e ricorrente, a meno che la richiesta non sia supportata da un parere medico specialistico e valutazioni mediche periodiche. Nel caso di ipoglicemie gravi e ricorrenti durante le ore di veglia la patente di guida non deve essere rilasciata né rinnovata prima che siano decorsi tre mesi dall'ultimo episodio. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata in casi eccezionali a condizione che il rilascio o il rinnovo sia debitamente giustificato dal parere di un medico diabetologo, appartenente ad una struttura pubblica, e sottoposto a valutazione medica periodica, che garantisca che la persona è in grado di	**Allegato III del D.Lgs. n. 59/2011** C. Diabete mellito C.1 Il candidato o conducente affetto da diabete in trattamento con farmaci che possono provocare ipoglicemia deve dimostrare di comprendere il rischio connesso all'ipoglicemia e di controllare in modo adeguato la sua patologia. C.1.1. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che non abbia un'adeguata consapevolezza dei rischi connessi all'ipoglicemia. C.1.2. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o al conducente che soffra di ipoglicemia grave e ricorrente, a meno che la richiesta non sia supportata da un parere medico specialistico e valutazioni mediche periodiche. Nel caso di ipoglicemie gravi e ricorrenti durante le ore di veglia la patente di guida non deve essere rilasciata né rinnovata prima dei tre mesi successivi all'ultimo episodio. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata in casi eccezionali a condizione che il rilascio/rinnovo sia debitamente giustificato dal parere di un	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

guidare il veicolo in modo sicuro tenendo conto degli effetti della patologia. 4. La patente di guida non può essere rilasciata né rinnovata al candidato o al conducente affetto da diabete mellito che soffre di ipoglicemia grave e ricorrente o di un'alterazione dello stato di coscienza per ipoglicemia. Il candidato o conducente affetto da diabete mellito deve dimostrare di comprendere il rischio di ipoglicemia e di controllare in modo adeguato la sua condizione. 5. Per i candidati o conducenti affetti da diabete mellito in trattamento solo dietetico, o con farmaci che non inducono ipoglicemie gravi, come metformina, inibitori dell'alfa-glicosidasi, glitazoni, analoghi o mimetici del GLP-1, inibitori del DPP-IV in monoterapia o in associazione tra loro, il limite massimo di durata di validità della patente di guida, in assenza di complicanze che interferiscano con la sicurezza alla guida, può essere fissato secondo i normali limiti di legge previsti in relazione all'età. 6. Per i conducenti del gruppo 2 di cui all'articolo 2, comma 3, in caso di trattamento con farmaci che possano indurre ipoglicemie gravi, quali insulina, e farmaci orali come sulfaniluree e glinidi, l'accertamento dei requisiti per il rilascio o il rinnovo della patente di guida del gruppo 2 da parte della Commissione medica locale, a candidati o conducenti affetti da diabete mellito è effettuato avvalendosi di consulenza da parte di un medico	medico diabetologo, appartenente ad una struttura pubblica, e sottoposto a valutazione medica periodica che garantisca che la persona è in grado di guidare il veicolo in modo sicuro tenendo conto degli effetti della patologia. C.1.3. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o al conducente affetto da diabete mellito che soffre di ipoglicemia grave e ricorrente o di un'alterazione dello stato di coscienza per ipoglicemia. Il candidato o conducente affetto da diabete mellito deve dimostrare di comprendere il rischio di ipoglicemia e di controllare in modo adeguato la sua condizione. C.1.4. Per i candidati o conducenti affetti da diabete mellito in trattamento solo dietetico, o con farmaci che non inducono ipoglicemie gravi, come metformina, inibitori dell'alfa glicosidasi, glitazoni, analoghi o mimetici del GLP-1, inibitori del DPP-IV in monoterapia o in associazione tra loro, il limite massimo di durata di validità della patente di guida, in assenza di complicanze che interferiscano con la sicurezza alla guida, può essere fissato secondo i normali limiti di legge previsti in relazione all'età. C.2. Gruppo 2 C.2.1. In caso di trattamento con farmaci che possano indurre ipoglicemie gravi, (come insulina, e farmaci orali come sulfaniluree e	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

specialista in diabetologia o specializzazione equipollente individuato in conformità a quanto previsto da apposito decreto del Ministro della salute e operante presso le strutture pubbliche o private accreditate e convenzionate, che possa attestare le seguenti condizioni: a) assenza di crisi di ipoglicemia grave nei dodici mesi precedenti; b) il conducente risulta pienamente cosciente dei rischi connessi all'ipoglicemia; c) il conducente ha dimostrato di controllare in modo adeguato la sua condizione, monitorando il livello di glucosio nel sangue, secondo il piano di cura; d) il conducente ha dimostrato di comprendere i rischi connessi all'ipoglicemia; e) assenza di gravi complicanze connesse al diabete che possano compromettere la sicurezza alla guida. 7. Nei casi di cui al comma 6, la patente di guida può essere rilasciata o confermata di validità per un periodo massimo di tre anni o per un periodo inferiore in relazione all'età. 8. Per i candidati o conducenti del gruppo 2 di cui all'art. 2, comma 3, affetti da diabete mellito in trattamento solo dietetico, o con farmaci che non inducono ipoglicemie gravi, come metformina, inibitori dell'alfa-glicosidasi, glitazoni, analoghi o mimetici del GLP-1, inibitori del DPP-IV in monoterapia o in associazione tra	glinidi,) l'accertamento dei requisiti per il rilascio o il rinnovo della patente di guida del gruppo 2 da parte della Commissione medica locale, a candidati o conducenti affetti da diabete mellito è effettuato avvalendosi di consulenza da parte di un medico specialista in diabetologia o specializzazione equipollente (ai sensi del D.M. 30 gennaio 1998 e successive modifiche e integrazioni.) operante presso le strutture pubbliche o private accreditate e convenzionate, che possa attestare le seguenti condizioni: a) assenza di crisi di ipoglicemia grave nei dodici mesi precedenti; b) il conducente risulta pienamente cosciente dei rischi connessi all'ipoglicemia; c) il conducente ha dimostrato di controllare in modo adeguato la sua condizione, monitorando il livello di glucosio nel sangue, secondo il piano di cura; d) il conducente ha dimostrato di comprendere i rischi connessi all'ipoglicemia; e) assenza di gravi complicanze connesse al diabete che possano compromettere la sicurezza alla guida. In questi casi, la patente di guida può essere	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

loro, il limite massimo di durata della patente di guida, in assenza di complicanze che interferiscano con la sicurezza alla guida, può essere fissato secondo i normali limiti di legge previsti in relazione all'età. 9. In caso di crisi di ipoglicemia grave nelle ore di veglia, anche al di fuori delle ore di guida, è fatto obbligo di segnalare all'Ufficio Motorizzazione civile, per l'adozione del provvedimento di cui all'articolo 154 del codice. 10. In caso di modifiche della terapia farmacologica durante il periodo di validità della patente di guida di veicoli sia di Gruppo 1 che di Gruppo 2 di cui all'art. 2, comma 3, con aggiunta di farmaci che possono indurre ipoglicemia grave, quali insulina o farmaci orali "insulino-stimolanti" come sulfaniluree o glinidi, ricorre l'obbligo di segnalazione all'Ufficio Motorizzazione civile per l'adozione del provvedimento di cui all'articolo 154 del codice.	rilasciata o confermata di validità per un periodo massimo di tre anni o per un periodo inferiore in relazione all'età. C.2.2. Per i candidati o conducenti affetti da diabete mellito in trattamento solo dietetico, o con farmaci che non inducono ipoglicemie gravi, come metformina, inibitori dell'alfa glicosidasi, glitazoni, analoghi o mimetici del GLP-1, inibitori del DPP-IV in monoterapia o in associazione tra loro, il limite massimo di durata della patente di guida, in assenza di complicanze che interferiscano con la sicurezza alla guida, può essere fissato secondo i normali limiti di legge previsti in relazione all'età. C.2.3. In caso di crisi di ipoglicemia grave nelle ore di veglia, anche al di fuori delle ore di guida, ricorre l'obbligo di segnalazione all'Ufficio Motorizzazione civile, per l'adozione del provvedimento di cui all'articolo 128 del codice della strada. C.2.4. In caso di modifiche della terapia farmacologica durante il periodo di validità della patente di guida di veicoli sia di Gruppo 1 che di Gruppo 2, con aggiunta di farmaci che possono indurre ipoglicemia grave (insulina o farmaci orali "insulino-stimolanti" come sulfaniluree o glinidi); ricorre l'obbligo di segnalazione all'Ufficio Motorizzazione civile per l'adozione del provvedimento di cui all'articolo 128 del Codice della strada.	
ART. 6 (*Dell'epilessia)*	**Allegato III del D.Lgs. n. 59/2011**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

1. Le crisi epilettiche o le altre alterazioni improvvise dello stato di coscienza costituiscono un pericolo grave per la sicurezza stradale allorché sopravvengono al momento della guida di un veicolo. La valutazione, pertanto, presuppone particolare attenzione da parte della Commissione medica locale. 2. Ai fini del presente articolo, si intende per: a) "epilessia": il manifestarsi di due o più crisi epilettiche non provocate, a distanza di meno di cinque anni l'una dall'altra; b) "crisi epilettica provocata": una crisi scatenata da una causa identificabile e potenzialmente evitabile. 3. Una persona che ha una crisi epilettica iniziale o isolata o perde conoscenza deve essere dissuasa dalla guida. È richiesto il parere di uno specialista in neurologia o in disciplina equipollente, ai sensi della normativa vigente, che deve specificare il periodo di interdizione alla guida. 4. Al fine di valutare l'idoneità alla guida del soggetto, lo specialista individuato ai sensi del comma 3 certifica la sindrome epilettica specifica, verifica il potenziale rischio di ulteriori crisi e prescrive la terapia più adeguata. 5. Le persone che sono considerate	D. EPILESSIA D.1. Le crisi epilettiche o le altre alterazioni improvvise dello stato di coscienza costituiscono un pericolo grave per la sicurezza stradale allorché sopravvengono al momento della guida di un veicolo a motore. La valutazione, pertanto, dovrà essere fatta con particolare attenzione da parte della Commissione medica locale. Per "epilessia" si intende il manifestarsi di due o più crisi epilettiche non provocate, a distanza di meno di cinque anni l'una dall'altra. Per "crisi epilettica provocata" si intende una crisi scatenata da una causa identificabile e potenzialmente evitabile. D.2. Una persona che ha una crisi epilettica iniziale o isolata o perde conoscenza deve essere dissuasa dalla guida. È richiesto il parere di uno specialista in neurologia o in disciplina equipollente, (ai sensi del D.M. 30 gennaio 1998 e successive modifiche e integrazioni.) che deve specificare il periodo di interdizione alla guida. D.3. È estremamente importante identificare la sindrome epilettica specifica per valutare correttamente il livello di sicurezza rappresentato dal soggetto durante la guida (compreso il rischio di ulteriori crisi) e definire la terapia più adeguata. La valutazione deve	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

clinicamente guarite sulla base di apposita certificazione rilasciata da uno specialista in neurologia o disciplina equipollente ai sensi del comma 3, e non hanno presentato crisi epilettiche da almeno dieci anni in assenza di trattamento farmacologico, non sono più soggette a restrizioni o limitazioni. 6. I soggetti liberi da crisi da almeno 5 anni ma che risultino tuttora in trattamento sono ancora sottoposti a controlli periodici da parte della Commissione medica locale, che stabilisce la durata del periodo di idoneità dopo aver acquisito la certificazione emessa dallo specialista in neurologia o disciplina equipollente. Per i soggetti liberi da crisi da almeno dieci anni ma ancora in trattamento non è previsto il conseguimento o il rinnovo della patente del gruppo 2 di cui all'articolo 2, comma 3. 7. Tutta la documentazione sanitaria resta agli atti della Commissione medica locale per almeno dieci anni. 8. Per le patenti relative al gruppo 1 di cui all'articolo 2, comma 3, la Commissione medica locale valuta che l'interessato abbia trascorso un periodo di cinque anni senza crisi epilettiche. 9. I soggetti affetti da epilessia non soddisfano i criteri per una patente di guida senza restrizioni. Vi è obbligo di segnalazione, ai fini delle limitazioni al rilascio o della revisione di validità della	essere effettuata da uno specialista in neurologia o in disciplina equipollente (ai sensi del D.M. 30 gennaio 1998 e successive modifiche e integrazioni.). D.4. Le persone che sono considerate clinicamente guarite su certificazione rilasciata da uno specialista in neurologia (o disciplina equipollente) e non hanno presentato crisi epilettiche da almeno 10 anni in assenza di trattamento farmacologico non sono più soggette a restrizioni o limitazioni. D.5. I soggetti liberi da crisi da almeno 5 anni ma che risultino tuttora in trattamento saranno ancora sottoposti a controlli periodici da parte della Commissione medica locale che stabilirà la durata del periodo di idoneità dopo aver acquisito la certificazione emessa dallo specialista in neurologia o disciplina equipollente. Per i soggetti liberi da crisi da almeno 10 anni ma ancora in trattamento non è previsto il conseguimento/rinnovo della patente del gruppo 2. D.6. Tutta la documentazione sanitaria dovrà restare agli atti della Commissione medica locale per almeno dieci anni.	**La disposizione è stata adeguata alle previsioni della direttiva 2205/2025.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

patente di guida, all'Ufficio della Motorizzazione civile dei soggetti affetti da epilessia da parte di Enti o Amministrazioni che, per motivi istituzionali di ordine amministrativo previdenziale, assistenziale o assicurativo, abbiano accertato l'esistenza di tale condizione anche in occasione di altri procedimenti, quali, a titolo esemplificativo, quelli avviati per esenzione dalla spesa sanitaria, riconoscimento di invalidità civile, accertamenti dei servizi medico legali, e simili. 10. Per le patenti relative al gruppo 1 di cui all'articolo 2, comma 3: a) in caso di crisi epilettica provocata da un fattore scatenante identificabile, con scarsa probabilità che si ripeta al volante, il candidato può essere dichiarato idoneo alla guida su base individuale, subordinatamente a un parere neurologico che tenga conto, se del caso, dell'idoneità del soggetto anche in relazione agli altri requisiti psicofisici richiesti dalle norme vigenti, con riferimento, ad esempio, all'uso di alcol o ad altri fattori di morbilità; b) in caso di prima o unica crisi epilettica non provocata, il candidato può essere dichiarato idoneo alla guida dopo un periodo di sei mesi in assenza crisi, a condizione che sia stata effettuata una valutazione medica specialistica appropriata. Il periodo di osservazione è protratto finché l'interessato non abbia trascorso un periodo di cinque anni senza crisi epilettiche. c) in caso di altra perdita di conoscenza,	D.7. Gruppo 1 D.7.1. La patente di guida di un conducente con epilessia del gruppo 1 deve essere oggetto di attenta valutazione da parte della Commissione medica locale finchè l'interessato non abbia trascorso un periodo di cinque anni senza crisi epilettiche in assenza di terapia. I soggetti affetti da epilessia non soddisfano i criteri per una patente di guida senza restrizioni. Vi è obbligo di segnalazione, ai fini delle limitazioni al rilascio o della revisione di validità della patente di guida, all'Ufficio della Motorizzazione civile dei soggetti affetti da epilessia da parte di Enti o Amministrazioni che per motivi istituzionali di ordine amministrativo previdenziale, assistenziale o assicurativo abbiano accertato l'esistenza di tale condizione (per esenzione dalla spesa sanitaria, riconoscimento di invalidità civile, accertamenti dei servizi medico legali, ecc). D.7.2. Crisi epilettica provocata: il candidato che ha avuto una crisi epilettica provocata a causa di un fattore scatenante identificabile, con scarsa probabilità che si ripeta al volante, può essere dichiarato idoneo alla guida su base individuale, subordinatamente a un parere	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

tale perdita di conoscenza deve essere valutata in base al rischio di ricorrenza durante la guida; d) in caso di epilessia, il conducente o il candidato può essere dichiarato idoneo alla guida dopo un periodo, documentato e certificato da parte dello specialista neurologo, di un anno senza ulteriori crisi. e) in caso di crisi esclusivamente durante il sonno, il candidato o il conducente può essere dichiarato idoneo alla guida a condizione che il manifestarsi delle crisi sia stato osservato per il periodo non inferiore ad un anno, previsto per l'epilessia, in assenza di crisi. In caso di attacchi o crisi durante la veglia o, comunque, di attacchi o crisi di natura diversa, è richiesto un periodo di un anno senza ulteriori manifestazioni prima del rilascio della patente di guida; f) in caso di crisi che non incidono sullo stato di coscienza o sulla capacità di azione o che non causano incapacità funzionale, il candidato o il conducente può essere dichiarato idoneo alla guida a condizione che il manifestarsi delle crisi sia stato osservato per un periodo non inferiore al periodo di un anno, previsto per l'epilessia, in assenza di crisi. In caso di attacchi/crisi di natura diversa, è richiesto un periodo di un anno senza ulteriori manifestazioni prima del rilascio della patente di guida; g) in caso di crisi dovute a modificazioni o	neurologico (se del caso, l'idoneità deve essere certificata tenendo conto degli altri requisiti psicofisici richiesti dalle norme vigenti, con riferimento, ad esempio, all'uso di alcol o ad altri fattori di morbilità). D.7.3. Prima o unica crisi epilettica non provocata: il candidato che ha avuto una prima crisi epilettica non provocata può essere dichiarato idoneo alla guida dopo un periodo di sei mesi senza crisi, a condizione che sia stata effettuata una valutazione medica specialistica appropriata. Il periodo di osservazione dovrà essere protratto finché l'interessato non abbia trascorso un periodo di cinque anni senza crisi epilettiche. D.7.4. Altra perdita di conoscenza: la perdita di conoscenza deve essere valutata in base al rischio di ricorrenza durante la guida. D.7.5. Epilessia: il conducente o il candidato può essere dichiarato idoneo alla guida dopo un periodo, documentato e certificato da parte dello specialista neurologo, di un anno senza ulteriori crisi. D.7.6 Crisi esclusivamente durante il sonno: il candidato o il conducente che soffre di crisi esclusivamente durante il sonno può essere dichiarato idoneo alla guida a condizione che il manifestarsi delle crisi sia stato osservato per un periodo non inferiore al periodo senza crisi previsto per l'epilessia (un anno). In caso di attacchi/crisi durante la veglia, è richiesto un periodo di un anno senza ulteriori	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

a riduzioni della terapia antiepilettica per decisione del medico, al paziente può essere raccomandato di non guidare per un periodo di sei mesi dall'inizio del periodo di sospensione del trattamento. In caso di crisi che si manifestano nel periodo in cui il trattamento medico è stato modificato o sospeso per decisione del medico, il paziente deve essere sospeso dalla guida per tre mesi se il trattamento efficace precedentemente applicato è nuovamente applicato; h) dopo un intervento chirurgico per curare l'epilessia, il conducente o il candidato può essere dichiarato idoneo alla guida dopo un periodo, documentato e certificato da parte dello specialista, di un anno senza ulteriori crisi. 11. Per le patenti relative al gruppo 2 di cui all'articolo 2, comma 3: a) il candidato non deve assumere farmaci antiepilettici per tutto il prescritto periodo di dieci anni senza crisi; deve essere stato effettuato un controllo medico appropriato con un approfondito esame neurologico che non ha rilevato alcuna patologia cerebrale e alcuna attività epilettiforme all'elettroencefalogramma (EEG); b) il candidato che ha avuto una crisi epilettica provocata a causa di un fattore scatenante identificabile con	manifestazioni prima del rilascio della patente di guida (cfr. "Epilessia"). D.7.7. Crisi senza effetti sullo stato di coscienza o sulla capacità di azione: il candidato o il conducente che soffre esclusivamente di crisi a proposito delle quali è dimostrato che non incidono sullo stato di coscienza e che non causano incapacità funzionale può essere dichiarato idoneo alla guida a condizione che il manifestarsi delle crisi sia stato osservato per un periodo non inferiore al periodo senza crisi previsto per l'epilessia (un anno). In caso di attacchi/crisi di natura diversa, è richiesto un periodo di un anno senza ulteriori manifestazioni prima del rilascio della patente di guida (cfr. "Epilessia"). D.7.8 Crisi dovute a modificazioni o a riduzioni della terapia antiepilettica per decisione del medico: al paziente può essere raccomandato di non guidare per un periodo di sei mesi dall'inizio del periodo di sospensione del trattamento. In caso di crisi che si manifestano nel periodo in cui il trattamento medico è stato modificato o sospeso per decisione del medico, il paziente deve essere sospeso dalla guida per tre mesi se il trattamento efficace precedentemente applicato viene nuovamente applicato.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	scarsa probabilità di ripetizione durante la guida può essere dichiarato idoneo alla guida su base individuale per veicoli ad uso privato e non per trasporto terzi, subordinatamente a un parere neurologico. Dopo l'episodio acuto, è opportuno eseguire un EEG e un esame neurologico adeguato. In caso di lesione strutturale intracerebrale, che presenta un rischio accresciuto di crisi, non è possibile guidare veicoli appartenenti al gruppo 2 di cui all'articolo 2, comma 3, salvo che non sia certificata l'idoneità, se del caso, tenendo conto degli altri requisiti psicofisici richiesti dalle norme vigenti, con riferimento, ad esempio, all'uso di alcol o ad altri fattori di morbilità;	D.7.9. Dopo un intervento chirurgico per curare l'epilessia: il conducente o il candidato può essere dichiarato idoneo alla guida dopo un periodo, documentato e certificato da parte dello specialista, di un anno senza ulteriori crisi.	
c)	il candidato che ha avuto una prima crisi epilettica non provocata può essere dichiarato idoneo alla guida dopo un periodo di dieci anni in assenza di ulteriori crisi senza il ricorso a farmaci antiepilettici, a condizione che sia stata effettuata una valutazione medica specialistica appropriata;	D.8. Gruppo 2 D.8.1. Il candidato non deve assumere farmaci antiepilettici per tutto il prescritto periodo di dieci anni senza crisi. Deve essere stato effettuato un controllo medico appropriato con un approfondito esame neurologico che non ha rilevato alcuna patologia cerebrale e alcuna attività epilettiforme all'elettroencefalogramma (EEG).	
d)	in caso di altra perdita di conoscenza, tale perdita di conoscenza deve essere valutata in base al rischio di ricorrenza durante la guida e, se del caso, l'idoneità deve essere certificata tenendo conto degli altri requisiti psicofisici richiesti dalle norme vigenti, con riferimento, ad esempio, all'uso di alcol o ad altri fattori di morbilità;	D.8.2. Crisi epilettica provocata: Il candidato che ha avuto una crisi epilettica provocata a causa di un fattore scatenante identificabile con scarsa probabilità di ripetizione durante la guida può essere dichiarato idoneo alla guida su base individuale per veicoli ad uso privato e non per trasporto terzi, subordinatamente a un parere neurologico. Dopo l'episodio acuto è opportuno eseguire un EEG e un esame neurologico adeguato. Un soggetto con una lesione strutturale intracerebrale che presenta un	
e)	in caso di epilessia, devono trascorrere		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

dieci anni senza crisi epilettiche, senza l'assunzione di farmaci antiepilettici e senza alcuna attività epilettiforme all'elettroencefalogramma (EEG). La stessa regola si applica anche in caso di epilessia dell'età pediatrica. In questi casi la Commissione stabilisce una validità limitata che non può essere superiore a due anni. 12. In caso di disturbi quali, a titolo esemplificativo, malformazione arterio-venosa o emorragia intracerebrale, che comportano un aumento del rischio di crisi, anche se le crisi non si sono ancora verificate, ai fini del rilascio della patente di guida, la Commissione medica locale valuta attentamente tale rischio, stabilendo un opportuno periodo di verifica e limitando la possibilità di guida per un periodo non superiore a due anni, ove non diversamente disposto.	rischio accresciuto di crisi non deve guidare veicoli appartenenti al gruppo 2 (se del caso, l'idoneità deve essere certificata tenendo conto degli altri requisiti psicofisici richiesti dalle norme vigenti, con riferimento, ad esempio, all'uso di alcol o ad altri fattori di morbilità). D.8.3. Prima o unica crisi epilettica non provocata: il candidato che ha avuto una prima crisi epilettica non provocata può essere dichiarato idoneo alla guida dopo un periodo di dieci anni senza ulteriori crisi senza il ricorso a farmaci antiepilettici, a condizione che sia stata effettuata una valutazione medica specialistica appropriata. D.8.4. Altra perdita di conoscenza: la perdita di conoscenza deve essere valutata in base al rischio di ricorrenza durante la guida (se del caso, l'idoneità deve essere certificata tenendo conto degli altri requisiti psicofisici richiesti dalle norme vigenti, con riferimento, ad esempio, all'uso di alcol o ad altri fattori di morbilità). D.8.5. Epilessia: devono trascorrere dieci anni senza crisi epilettiche, senza l'assunzione di farmaci antiepilettici e senza alcuna attività epilettiforme all'elettroencefalogramma (EEG). La stessa regola si applica anche in caso di epilessia dell'età pediatrica. In questi casi la	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	Commissione dovrà stabilire una validità limitata che non potrà essere superiore a due anni. Determinati disturbi (per esempio malformazione arterio-venosa o emorragia intracerebrale) comportano un aumento del rischio di crisi, anche se le crisi non si sono ancora verificate. In una siffatta situazione ai fini del rilascio della patente di guida la Commissione medica locale dovrà attentamente valutare tale rischio, stabilendo un opportuno periodo di verifica, con validità della possibilità di guidare non superiore a 2 anni ove non diversamente disposto.	
ART. 7 (*Dell'alcool)* 1. Per le patenti relative al gruppo 1 di cui all'articolo 2, comma 3, la patente di guida non può essere rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che si trovi in stato di dipendenza dall'alcool o che presenti una condizione comportamentale tale da non garantire la stabile astensione dal consumo di alcol in occasione di guida. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente che si sia trovato in stato di dipendenza dall'alcool, al termine di un periodo constatato di astinenza, previa valutazione della Commissione medica locale. 2. Per le patenti relative al gruppo 2 di	**Allegato III del D.Lgs. n. 59/2011** E. ALCOOL E.1. Gruppo 1 La patente di guida non deve essere rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che si trovi in stato di dipendenza dall'alcool o che non possa dissociare la guida dal consumo di alcool. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente che si sia trovato in stato di dipendenza dall'alcool, al termine di un periodo constatato di astinenza, previa valutazione della Commissione medica locale.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

cui all'articolo 2, comma 3, si applicano le disposizioni di cui al precedente comma 1. Ai fini dell'accertamento dell'idoneità alla guida, la Commissione medica locale valuta la documentata stabilità dell'astinenza, il rischio di ricaduta e la compatibilità della condizione clinica con le particolari esigenze di sicurezza connesse alla conduzione professionale di veicoli destinati al trasporto di persone o merci. In tali casi la validità della patente non può essere superiore a due anni.	E.2. Gruppo 2 La Commissione medica locale tiene in debito conto e valuta con estrema severità i rischi e pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo. La validità della patente, in questi casi non può essere superiore a due anni.	
ART. 8 (*Delle sostanze psicotrope, stupefacenti e medicinali)* 1. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che si trovi in stato di dipendenza da sostanze psicotrope o stupefacenti, o che, pur non essendone dipendente, non sia disposto o non sia in grado di dissociare il consumo dalla guida, qualunque sia la categoria di patente di guida richiesta. 2. Per le patenti relative al gruppo 1 di cui all'articolo 2, comma 3, la patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che abusi o faccia uso abituale di qualsiasi medicinale o associazione di medicinali nel caso in cui la quantità assunta sia tale da compromettere la capacità mentale o fisica di guidare. La relativa valutazione della sussistenza dei requisiti di idoneità psicofisica per la guida di veicoli è	**Allegato III del D.Lgs. n. 59/2011** F. SOSTANZE PSICOTROPE, STUPEFACENTI E MEDICINALI F.2.1. Gruppo 1 La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che abusi o faccia uso abituale di qualsiasi medicinale o associazione di medicinali nel caso in cui la quantità assunta sia tale da avere influenza sull'abilità alla guida. La relativa valutazione della sussistenza dei requisiti di idoneità psicofisica per la guida di veicoli a motore è demandata alla Commissione medica locale. F.2.2. Gruppo 2 La Commissione medica locale tiene in debito conto e valuta con estrema severità i rischi e pericoli addizionali connessi con la guida dei	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

demandata alla Commissione medica locale. 3. Per le patenti relative al gruppo 2 di cui all'articolo 2, comma 3, fermo restando quanto previsto al comma 1 del presente articolo, tenuto conto delle peculiari esigenze di sicurezza relative alla guida dei veicoli per i quali è richiesta la patente relativa al medesimo gruppo 2, la validità della patente non può essere superiore a due anni.	veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo. La validità della patente, in questi casi non può essere superiore a due anni.	
ART. 9 (*Delle disabilità mentali)* 1. Per le patenti relative al gruppo 1 di cui all'articolo 2, comma 3, la patente di guida non può essere rilasciata né rinnovata al candidato o conducente: a) con gravi disabilità mentali, cognitive, o comportamentali, congenite o acquisite in seguito a malattie, traumatismi, senescenza o interventi neurochirurgici; b) disturbi gravi della capacità di giudizio, di comportamento o di adattamento connesse a disturbi della personalità, salvo che non sia stato rilasciato parere di un medico specialista in psichiatria, in neurologia (o disciplina equipollente individuato in conformità ad apposito decreto del Ministro della salute) autorizzato e sia eventualmente previsto un controllo medico regolare, e salvo i casi nei quali	**Allegato III** G. TURBE PSICHICHE G.1. Gruppo 1 La patente di guida non è né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente: a) colpito da turbe psichiche gravi congenite o acquisite in seguito a malattie, traumi o interventi neurochirurgici; b) colpito da ritardo mentale grave; c) colpito da turbe del comportamento gravi della senescenza o da turbe gravi della capacità di giudizio, di comportamento e di adattamento connessi con la personalità salvo nel caso in cui la domanda sia sostenuta dal parere di un medico autorizzato ed eventualmente sottoposta a un controllo medico regolare salvo i casi che la commissione medica locale può valutare in modo diverso avvalendosi, se	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

la Commissione Medica Locale può valutare in modo diverso avvalendosi se del caso, della consulenza specialistica presso strutture pubbliche. Occorre preventivamente osservare un periodo di remissione. 2. Per le patenti relative al gruppo 2 di cui all'articolo 2, comma 3, fermo restando quanto previsto al comma 1 del presente articolo, tenuto conto delle peculiari esigenze di sicurezza relative alla guida dei veicoli per i quali è richiesta la patente relativa al medesimo gruppo 2, la validità della patente non può essere superiore a due anni.	del caso della consulenza specialistica presso strutture pubbliche. G.2. Gruppo 2 La Commissione medica locale tiene in debito conto e valuta con estrema severità i rischi o pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo. La validità della patente, in questi casi non può essere superiore a due anni.	
ART. 10 (*Delle malattie neurologiche)* 1. La patente di guida non può essere rilasciata né rinnovata a candidati o conducenti colpiti da gravi affezioni neurologiche di grado tale da risultare incompatibili con la sicurezza della guida. 2. Nei casi di cui al comma 1, la commissione medica locale, anche avvalendosi dell'esito di visita specialistica presso strutture pubbliche, può autorizzare la guida in relazione allo stato evolutivo e alle capacità funzionali possedute, previa valutazione della compatibilità della sintomatologia sensitiva, sensoriale, motoria e del trofismo muscolare, dovuta a malattie neurologiche o a postumi invalidanti di interventi chirurgici o traumatici del sistema nervoso centrale o periferico, con la	**Allegato III del D.Lgs. n. 59/2011** H. Malattie neurologiche e sindrome delle apnee ostruttive nel sonno H.1. Malattie neurologiche La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata a candidati o conducenti colpiti da gravi affezioni neurologiche di grado tale da risultare incompatibili con la sicurezza della guida. La commissione medica locale, anche avvalendosi dell'esito di visita specialistica presso strutture pubbliche, può autorizzare la guida in relazione allo stato evolutivo ed alle capacità funzionali possedute, previa valutazione della compatibilità della sintomatologia sensitiva, sensoriale, motoria e del trofismo muscolare, dovuta a malattie neurologiche od a postumi invalidanti di interventi chirurgici o traumatici del sistema nervoso centrale o periferico, con la sussistenza di condizioni che possano far escludere	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

sussistenza di condizioni che possano far escludere pregiudizi per la sicurezza della circolazione. In tali casi, gli interessati devono dimostrare di essere in grado di azionare, in condizioni di sicurezza, i comandi del veicolo della categoria per la quale si richiede il rilascio o il rinnovo di validità della patente. La validità della patente, in questi casi, non può essere superiore a due anni.	pregiudizi per la sicurezza della circolazione. In tali casi, gli interessati devono dimostrare di essere in grado di azionare, in condizioni di sicurezza, i comandi del veicolo della categoria per la quale si richiede il rilascio o il rinnovo di validità della patente. La validità della patente, in questi casi, non può essere superiore a due anni.	
ART. 11 (*Dei disturbi del sonno da apnee ostruttive notturne)* 1. La patente di guida non può essere né rilasciata né rinnovata a candidati o conducenti affetti da disturbi del sonno causati da apnee ostruttive notturne che determinano una grave ed incoercibile sonnolenza diurna, con accentuata riduzione delle capacità dell'attenzione non adeguatamente controllate con le cure prescritte. 2. Il medico monocratico di cui all'articolo 181 del codice, sottopone a particolare valutazione i soggetti per i quali sussistono sintomi riconducibili alla sindrome da apnea ostruttiva notturna. Nei casi in cui si possa concludere per l'assenza o lieve entità di sonnolenza diurna, il medico monocratico di cui all'articolo 181 del codice, certifica l'idoneità alla guida del conducente. Nel caso sussistano dubbi circa l'idoneità e la sicurezza di guida, l'accertamento dei requisiti di idoneità psichici e fisici è demandato alla commissione medica locale.	**Allegato III** H2. DISTURBI DEL SONNO DA APNEE OSTRUTTIVE NOTTURNE La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata a candidati o conducenti affetti da disturbi del sonno causati da apnee ostruttive notturne che determinano una grave ed incoercibile sonnolenza diurna, con accentuata riduzione delle capacità dell'attenzione non adeguatamente controllate con le cure prescritte. Il medico, di cui all'articolo 119, comma 2, del codice della strada, sottopone a particolare valutazione i soggetti per i quali sussistono sintomi riconducibili alla sindrome da apnea ostruttiva notturna. Nei casi in cui si possa concludere per l'assenza o lieve entità di sonnolenza diurna, il medico di cui all'articolo 119, comma 2, del codice della strada, certifica l'idoneità alla guida del conducente. Nel caso sussistano dubbi circa l'idoneità e la sicurezza di guida, l'accertamento dei requisiti di idoneità psichici e fisici è demandato alla commissione medica locale. La commissione medica locale può autorizzare	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

3. La commissione medica locale può autorizzare alla guida i soggetti affetti da sindrome da apnee ostruttive notturne moderate o gravi che dimostrino un adeguato controllo della sintomatologia presentata con relativo miglioramento della sonnolenza diurna, se del caso confermato da parere specialistico di strutture pubbliche. 4. La validità della patente rilasciata o rinnovata, eventualmente anche con prescrizioni da parte della Commissione Medica Locale, non può superare i tre anni per i conducenti del gruppo 1 di cui all'articolo 2, comma 3 ed un anno per i conducenti del gruppo 2 di cui all'articolo 2, comma 3.	alla guida i soggetti affetti da sindrome da apnee ostruttive notturne moderate o gravi che dimostrino un adeguato controllo della sintomatologia presentata con relativo miglioramento della sonnolenza diurna, se del caso confermato da parere specialistico di strutture pubbliche. La validità della patente rilasciata o rinnovata, eventualmente anche con prescrizioni da parte della Commissione Medica Locale, non può superare i tre anni per i conducenti del gruppo 1 ed un anno per i conducenti del gruppo 2.	
ART. 12 (*Validità amministrativa delle patenti di guida e dei certificati di abilitazione professionale del tipo KA e KB)* 1. Le patenti di guida delle categorie AM, A1, A2, A, B1, B e BE sono valide: a) per dieci anni, se rilasciate o confermate prima del compimento del sessantacinquesimo anno di età del titolare; b) per cinque anni, se rilasciate o confermate a chi ha superato il sessantacinquesimo anno di età; c) per tre anni, se rilasciate o confermate a chi ha superato il settantesimo anno di età;	**Art. 126** 2. Le patenti di guida delle categorie AM, A1, A2, A, B1, B e BE sono valide per dieci anni; qualora siano rilasciate o confermate a chi ha superato il cinquantesimo anno di età sono valide per cinque anni ed a chi ha superato il settantesimo anno di età sono valide per tre anni.	**Con riferimento all'art. 12 dell'Allegato V.3 (Validità amministrativa delle patenti di guida e dei certificati di abilitazione professionale del tipo KA e KB), i limiti massimi di età sono stati aggiornati a quanto previsto dalla Direttiva UE/2025/2205.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

d) per due anni, se rilasciate o confermate a chi ha superato l'ottantesimo anno di età.	6. I titolari delle patenti di guida di cui ai commi 2, 3, 4 e 5, al compimento dell'ottantesimo anno di età, rinnovano la validità della patente posseduta ogni due anni.	
2. Le patenti di guida delle categorie C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE sono valide:	**Nuova introduzione**	
a) per cinque anni fino al compimento del sessantacinquesimo anno di età;	**Nuova introduzione**	
b) per due anni, se rilasciate o confermate a chi ha compiuto il sessantacinquesimo anno di età e fino a settanta anni di età, previo accertamento dei requisiti fisici e psichici in commissione medica locale.		
3. Ai titolari di patente di categoria C e CE, che hanno compiuto settanta anni di età, è consentita la guida di autotreni ed autoarticolati di massa complessiva a pieno carico non superiore a 20 t., a condizione che non esercitino attività di autotrasporto professionale per conto di terzi. Ai titolari di patente di categoria D e DE, che hanno compiuto settanta anni di età, è consentita la guida di veicoli per i quali è richiesto, rispettivamente, il possesso delle patenti di categoria B o BE. È fatta salva la possibilità, per i titolari delle patenti D1 o D, di richiedere la riclassificazione delle medesime patenti in patente di categoria B, ovvero, o per i titolari delle patenti D1E o DE in patente di categoria BE.	**Nuova introduzione**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

4. Le patenti di guida speciali, rilasciate alle persone con disabilità, delle categorie AM, A1, A2, A, B1 e B sono valide per cinque anni; qualora siano rilasciate o confermate a chi ha superato il settantesimo anno di età sono valide per tre anni; qualora siano rilasciate o confermate a chi ha superato l'ottantesimo anno di età sono valide per due anni. Alle patenti di guida speciali delle categorie C1, C, D1 e D si applicano le disposizioni del comma 3. 5. L'accertamento dei requisiti fisici e psichici per il rinnovo di validità dei certificati di abilitazione professionale di tipo KA e KB è effettuato ogni cinque anni e comunque in occasione del rinnovo di validità della patente di guida.	3. Le patenti di guida delle categorie C1, C1E, C e CE, sono valide per cinque anni fino al compimento del sessantacinquesimo anno di età e, oltre tale limite di età, per due anni, previo accertamento dei requisiti fisici e psichici in commissione medica locale. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 115, comma 2, lettera a), al compimento del sessantacinquesimo anno di età, le patenti di categoria C e CE abilitano alla guida di autotreni ed autoarticolati di massa complessiva a pieno carico non superiore a 20 t. 4. Le patenti di guida delle categorie D1, D1E, D e DE sono valide per cinque anni e per tre anni a partire dal settantesimo anno di età. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 115,	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	comma 2, lettera b), al compimento del sessantesimo anno di età, le patenti di guida di categoria D1 o D, ovvero di categoria D1E o DE abilitano alla guida solo di veicoli per i quali è richiesto rispettivamente il possesso delle patenti di categoria B o BE. È fatta salva la possibilità per il titolare di richiedere la riclassificazione della patente D1 o D, ovvero, D1E o DE rispettivamente in patente di categoria B o BE. 5. Le patenti di guida speciali, rilasciate a mutilati e minorati fisici, delle categorie AM, A1, A2, A, B1 e B sono valide per cinque anni; qualora siano rilasciate o confermate a chi ha superato il settantesimo anno di età sono valide per tre anni. **Nuova introduzione** Alle patenti di guida speciali delle categorie C1, C, D1 e D si applicano le disposizioni dei commi 3 e 4. 7. L'accertamento dei requisiti fisici e psichici per il rinnovo di validità dei certificati di abilitazione professionale di tipo KA e KB è effettuato ogni cinque anni e comunque in occasione del rinnovo di validità della patente di guida.	
ART. 13 *(Esperimento di guida)*		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

1. L'esperimento di guida consiste nell'esecuzione di almeno una delle manovre e almeno tre dei comportamenti di guida nel traffico previsti per la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti per il conseguimento della patente della medesima categoria di quella posseduta. 2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 154 del codice, l'esperimento di guida previsto dall'articolo 187, comma 5 del codice trova applicazione per il solo caso di patenti di guida scadute da più di cinque anni, secondo la scadenza riportata nell'Anagrafe Nazionale degli Abilitati alla guida. 3. L'esperimento di guida di cui all'art. 187, comma 5 del codice, finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida del titolare, tenuto conto di quanto previsto dall'articolo 185, comma 1, del codice, è disposto anche nel caso in cui sia richiesta la conversione di una patente rilasciata da uno Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo nelle ipotesi in cui la patente estera abbia validità amministrativa illimitata oppure abbia validità amministrativa difforme dalle disposizioni unionali armonizzate. 4. Nelle ipotesi di cui al comma 2, il termine di cui all'articolo 187, comma 5, del codice decorre dal giorno successivo al compimento dei due anni dall'acquisizione della residenza come definita nell'Allegato	**Art. 126** 8-ter. (*omissis*) L'esperimento di guida consiste nell'esecuzione di almeno una delle manovre e almeno tre dei comportamenti di guida nel traffico previsti per la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti per il conseguimento della patente della medesima categoria di quella posseduta. (*omissis*) 8-ter. Qualora una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni, la conferma della validità è subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida del titolare. (*omissis*)	**È stata codificata una prassi amministrativa consolidata.** **È stata aggiunta una precisazione volta a chiarire il *dies a quo* per il computo del periodo quinquennale.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

I.1.		
Art. 14 *(Declassamento per requisiti psicofisici)* 1. La commissione medica locale che, a seguito di accertamento dell'idoneità psicofisica, valuta che il conducente debba procedere al declassamento della patente di guida, trasmette, per via informatica, i dati del conducente all'Ufficio centrale operativo, che provvede alla stampa e alla spedizione della nuova patente di guida. I contenuti e le modalità di trasmissione dei dati ai sensi del presente articolo sono con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.	**Art. 126, comma 10-*bis*** 10-bis. La commissione medica locale di cui all'articolo 119, comma 4, che, a seguito di accertamento dell'idoneità psicofisica, valuta che il conducente debba procedere al declassamento della patente di guida, trasmette, per via informatica, i dati del conducente all'Ufficio centrale operativo, che provvede alla stampa e alla spedizione della nuova patente di guida. Contenuti e modalità di trasmissione dei dati della commissione medica locale all'Ufficio centrale operativo del Dipartimento per la mobilità sostenibile sono fissati con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.	
ART. 15 (*Dell'udito*) 1. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente del gruppo 2 con deficit uditivo previo parere della CML competente sulla base di un esame medico che terrà conto, segnatamente, delle possibilità di compensazione.		**La nuova disposizione è stata introdotta in conformità a quanto previsto dalla direttiva 2205/2025.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

ALLEGATO V.4

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Art. 1 *(Esame di idoneità tecnica)* 1. L'idoneità tecnica necessaria per il rilascio della patente di guida si consegue superando una prova di verifica delle capacità e dei comportamenti ed una prova di controllo delle cognizioni. Tale verifica è effettuata dagli esaminatori, in conformità a quanto previsto dall'Allegato V.5. 2. Con decreto del Ministero dell'interno, da adottarsi di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono disciplinati i requisiti e le modalità per disciplinare l'accertamento della presenza dei motivi ostativi al rilascio della patente di cui all'articolo175, commi 1 e 3, nei confronti di chi ha fatto domanda per l'estensione di validità della patente ad altre categorie di veicoli ed è esonerato dal ripetere la prova teorica, 3. La prova di verifica delle capacità e	**Art. 121** 1. L'idoneità tecnica necessaria per il rilascio della patente di guida si consegue superando una prova di verifica delle capacità e dei comportamenti ed una prova di controllo delle cognizioni. 3. Gli esami per la patente di guida, per le abilitazioni professionali di cui all'articolo 116 e del certificato di idoneità professionale di cui all'articolo 118, sono effettuati da dipendenti del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, a seguito della frequenza di corso di qualificazione iniziale, secondo le disposizioni di cui ai commi 5 e 5 bis, ed esame di abilitazione. Il permanere nell'esercizio della funzione di esaminatore è subordinato alla frequenza di corsi di formazione periodica, secondo le disposizioni di cui ai commi 5 e 5-bis. **Nuova introduzione**	**La disposizione consente di anticipare al momento della presentazione della domanda la verifica dei requisiti morali.**

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

dei comportamenti può essere sostenuta, previa prenotazione da far pervenire non oltre il decimo giorno libero precedente la data della prova e, comunque, entro il termine di validità dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida. Nel limite di detta validità è consentito ripetere, per non più di tre volte, e nel rispetto delle condizioni previste dai commi 4 e 5 dell'articolo 183 del codice, la prova pratica di guida.	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.	**La nuova disposizione prevede che la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti può essere sostenuta previa prenotazione da effettuarsi almeno dieci giorni prima della data della prova e, comunque, entro il termine di validità dell'autorizzazione per l'esercitazione di guida.** **La modifica è finalizzata a offrire ai candidati una maggiore possibilità di completare con esito positivo il percorso di conseguimento della patente di guida, consentendo un ulteriore tentativo di superamento della prova pratica**
ART. 2 *(Della prova teorica e pratica)* 1. La verifica delle cognizioni, delle capacità e dei comportamenti necessari per la guida di un veicolo a	**Allegato II del D.Lgs. n. 59/2011** I. Requisiti minimi per l'esame di idoneità alla guida	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

motore consta delle seguenti prove di controllo: una prova teorica; una prova pratica e di comportamento. 2. Ai fini dell'espletamento della prova teorica, la modalità prescelta deve essere tale da permettere di verificare che il candidato possiede le conoscenze necessarie nelle materie indicate negli articoli 3, 4 e 5. Il candidato che deve sostenere l'esame relativo ad una determinata categoria può essere esonerato dal ripetere l'esame relativo alle disposizioni comuni di cui ai medesimi articoli se ha superato la prova teorica per una categoria diversa.	La verifica delle cognizioni, delle capacità e dei comportamenti necessari per la guida di un veicolo a motore, consta delle seguenti prove di controllo: - una prova teorica, e quindi - una prova pratica e di comportamento. Le prove devono essere effettuate nel rispetto delle condizioni indicate di seguito. A. PROVA TEORICA 1. Modalità La modalità prescelta deve essere tale da permettere di verificare che il candidato possiede le conoscenze necessarie nelle materie indicate nei punti 2, 3 e 4. Il candidato che debba sostenere l'esame relativo ad una determinata categoria può essere esonerato dal ripetere l'esame relativo alle disposizioni comuni di cui ai punti 2, 3 e 4 se ha superato la prova teorica per una categoria diversa.	
ART. 3 *(Del programma della prova teorica per tutte le categorie di veicoli)* 1. Ai fini dell'espletamento della prova teorica per tutte le categorie di veicoli il programma comprende domande riguardanti tutti i punti indicati di seguito, ossia: a) le norme che regolano la circolazione stradale, con particolare riguardo alla segnaletica stradale verticale ed	**Allegato II del D.Lgs. n. 59/2011** 2. Programma della prova teorica per tutte le categorie di veicoli 2.1. Devono essere formulate domande riguardanti tutti i punti indicati di seguito; 2.1.1. le norme che regolano la circolazione stradale: - in particolare: segnaletica stradale verticale ed orizzontale, segnalazioni,	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

orizzontale, segnalazioni, precedenze e limiti di velocità; b) comportamenti del conducente, con particolare riguardo a: b.1) importanza di un atteggiamento vigile e di un corretto comportamento nei confronti degli altri utenti della strada; b.2) osservazione, valutazione e decisione, in particolare tempi di reazione, nonché cambiamenti nel comportamento al volante indotti da alcool, droghe, medicinali, stati d'animo e affaticamento; c) conoscenza delle strade e delle norme di comportamento ad esse riferite, con particolare riguardo: c.1) ai principi fondamentali relativi all'osservanza della distanza di sicurezza fra i veicoli, allo spazio di frenata e alla tenuta di strada in diverse condizioni sia atmosferiche sia della strada; c.2) ai fattori di rischio legati alle diverse condizioni della strada; in particolare il loro cambiamento in base alle condizioni atmosferiche e al passaggio dal giorno alla notte; c.3) alle caratteristiche dei diversi tipi di strada; c.4) alla guida sicura nelle gallerie stradali; d) comportamenti degli altri utenti della strada, con particolare riguardo:	precedenze e limiti di velocità; 2.1.2. il conducente: - importanza di un atteggiamento vigile e di un corretto comportamento nei confronti degli altri utenti della strada; - osservazione, valutazione e decisione, in particolare tempi di reazione, nonché' cambiamenti nel comportamento al volante indotti da alcool, droghe, medicinali, stati d'animo e affaticamento; 2.1.3 Strada: - principi fondamentali relativi all'osservanza della distanza di sicurezza fra i veicoli, allo spazio di frenata e alla tenuta di strada in diverse condizioni sia atmosferiche sia della strada; - fattori di rischio legati alle diverse condizioni della strada; in particolare il loro cambiamento in base alle condizioni atmosferiche e al passaggio dal giorno alla notte; - caratteristiche dei diversi tipi di strada e	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

d.1) ai fattori di rischio specificamente legati all'inesperienza degli altri utenti della strada e categorie di utenti particolarmente esposte quali bambini, pedoni, ciclisti e persone con mobilità ridotta; d.2) rischi legati alla manovra e alla guida di diversi tipi di veicolo e relativo campo visivo del conducente; e) norme e disposizioni di carattere generale e questioni diverse, con particolare riguardo: e.1) alle formalità amministrative e documenti necessari per la circolazione dei veicoli; e.2) alle regole generali di comportamento in caso di incidente, quali la collocazione dei segnali di pericolo e segnalazione dell'incidente, ed eventuali misure di assistenza agli infortunati; e.3) ai fattori di sicurezza legati al veicolo, al carico e alle persone trasportate; f) precauzioni da adottare nello scendere dal veicolo; g) elementi di meccanica legati alla sicurezza stradale; i candidati devono essere in grado di riconoscere i difetti più ricorrenti, con particolare riguardo a sterzo, sospensioni, freni, pneumatici, luci e indicatori di direzione, catadiottri, specchietti	relative norme di comportamento; - guida sicura nelle gallerie stradali 2.1.4. gli altri utenti della strada: - fattori di rischio specificamente legati all'inesperienza degli altri utenti della strada e categorie di utenti particolarmente esposte quali bambini, pedoni, ciclisti e persone con mobilità ridotta; - rischi legati alla manovra e alla guida di diversi tipi di veicolo e relativo campo visivo del conducente; 2.1.5. norme e disposizioni di carattere generale e questioni diverse: - formalità amministrative e documenti necessari per la circolazione dei veicoli; - regole generali di comportamento in caso di incidente (collocazione dei segnali di pericolo e segnalazione dell'incidente) ed eventuali misure di assistenza agli infortunati; - fattori di sicurezza legati al veicolo, al carico e alle persone trasportate; 2.1.6. precauzioni da adottare nello scendere dal veicolo;	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

retrovisori, parabrezza e tergicristalli, sistema di scarico, cinture di sicurezza e dispositivi di segnalazione acustica; h) sistemi di sicurezza dei veicoli, quali, in particolare, impiego delle cinture di sicurezza, poggiatesta e dotazioni per la sicurezza dei bambini; i) regole di utilizzo dei veicoli legate all'ambiente, quali, a titolo esemplificativo, il corretto impiego dei dispositivi di segnalazione acustica, il consumo ridotto di carburante, la limitazione delle emissioni inquinanti.	2.1.7. elementi di meccanica legati alla sicurezza stradale; i candidati devono essere in grado di riconoscere i difetti più ricorrenti, con particolare riguardo a sterzo, sospensioni, freni, pneumatici, luci e indicatori di direzione, catadiottri, specchietti retrovisori, parabrezza e tergicristalli, sistema di scarico, cinture di sicurezza e dispositivi di segnalazione acustica; 2.1.8. sistemi di sicurezza dei veicoli, in particolare: impiego delle cinture di sicurezza, poggiatesta e dotazioni per la sicurezza dei bambini; 2.1.9. regole di utilizzo dei veicoli legate all'ambiente (corretto impiego dei dispositivi di segnalazione acustica, consumo ridotto di carburante, limitazione delle emissioni inquinanti, ecc.)	
ART. 4 *(Disposizioni specifiche della prova teorica per le categorie di veicoli A1, A2 e A)* 1. Ai fini dell'espletamento della prova teorica per le categorie di veicoli A1, A2 e A è necessario verificare le conoscenze di carattere generico in merito a: impiego del casco e di ulteriore abbigliamento protettivo di altro tipo, ove prescritto; percezione del motociclista da parte degli altri utenti della strada;	**Allegato II del D.Lgs. n. 59/2011** 3. Disposizioni specifiche per le categorie A1, A2 e A 3.1. Controllo obbligatorio delle conoscenze di carattere generico in merito a: 3.1.1. impiego del casco e di ulteriore abbigliamento protettivo di altro tipo, ove	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

c) fattori di rischio legati ai vari tipi di strada di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), con particolare attenzione agli elementi potenzialmente scivolosi quali tombini, alla segnaletica orizzontale, quale, a titolo esemplificativo, strisce e frecce e ai binari; d) elementi di meccanica legati alla sicurezza stradale precedentemente indicati, con particolare attenzione all'interruttore di emergenza, ai livelli dell'olio e alla catena. 2. La prova teorica sostenuta per il conseguimento della patente di categoria A1 o A2 o B è, in ogni caso, idonea al conseguimento delle patenti di guida delle categorie A2 o A o B. Pertanto, il titolare di patente di guida di categoria A1 o A2 o A o B che intende conseguire una patente di categoria A2 o A o B sostiene esclusivamente la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti.	prescritto; 3.1.2. percezione del motociclista da parte degli altri utenti della strada; 3.1.3. fattori di rischio legati ai vari tipi di strada precedentemente indicati, con particolare attenzione agli elementi potenzialmente scivolosi quali tombini, segnaletica orizzontale (ad esempio strisce e frecce) e binari; 3.1.4. elementi di meccanica legati alla sicurezza stradale precedentemente indicati, con particolare attenzione all'interruttore di emergenza, ai livelli dell'olio e alla catena.	
ART. 5 *(Disposizioni specifiche della prova teorica per le categorie di veicoli C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E)* 1. Ai fini dell'espletamento della prova teorica per le categorie di veicoli C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E è necessario verificare conoscenze di carattere generico in merito a: a) disposizioni che regolano i periodi di guida e di riposo a norma della	**Allegato II del D.Lgs. n. 59/2011** 4. Disposizioni specifiche per le categorie C,	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

disciplina unionale; b) disposizioni che regolano il trasporto di cose o persone, secondo i casi; c) documenti di circolazione e di trasporto, necessari per il trasporto di cose o persone sia a livello nazionale che internazionale; d) comportamento in caso di incidente; misure da adottare in caso di incidente o situazione assimilabile, compresi gli interventi di emergenza quali l'evacuazione dei passeggeri, nonché rudimenti di pronto soccorso; e) precauzioni da adottare in caso di rimozione e sostituzione delle ruote; f) disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; g) disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità; h) limitazione del campo visivo legata alle caratteristiche del veicolo; i) fattori di sicurezza relativi a: i.1) caricamento dei veicoli, quali il controllo del carico, il posizionamento e ancoraggio del medesimo; i.2) problemi specifici legati a particolari tipi di merce, quale, a	CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E 4.1. Controllo obbligatorio delle conoscenze di carattere generico in merito a: 4.1.1. disposizioni che regolano i periodi di guida e di riposo a norma del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada; impiego dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada; 4.1.2. disposizioni che regolano il trasporto di cose o persone, secondo i casi; 4.1.3. documenti di circolazione e di trasporto, necessari per il trasporto di cose o persone sia a livello nazionale che internazionale; 4.1.4. comportamento in caso di incidente; misure da adottare in caso di incidente o situazione assimilabile, compresi gli interventi di emergenza quali l'evacuazione dei passeggeri, nonché' rudimenti di pronto soccorso; 4.1.5. precauzioni da adottare in caso di rimozione e sostituzione delle ruote; 4.1.6. disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

titolo esemplificativo, carichi liquidi o sporgenti; i.3) solo per le categorie C, CE, C1, C1E, operazioni di carico e scarico e impiego di attrezzature di movimentazione; l) per le solo categorie D, DE, D1, D1E e con riferimento a tutte le diverse tipologie dei veicoli di categoria D e alle varie modalità di utilizzo degli stessi, responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate, con particolare riguardo a: a.1) comfort e sicurezza dei passeggeri; a.2) trasporto di bambini; a.3) controlli necessari prima della partenza. m) per le categorie C, CE, D e DE: a.1) nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi, quali, a titolo esemplificativo, olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione quale, a titolo esemplificativo, frizione, cambio e simili; a.2) lubrificazione e protezione dal gelo; a.3) nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e	dispositivi di limitazione della velocità; 4.1.7. limitazione del campo visivo legata alle caratteristiche del veicolo; 4.1.8. fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli: controllo del carico (posizionamento e ancoraggio), problemi specifici legati a particolari tipi di merce (ad esempio carichi liquidi o sporgenti), operazioni di carico e scarico e impiego di attrezzature di movimentazione (solo categorie C, CE, C1, C1E); 4.1.9. responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate; comfort e sicurezza dei passeggeri; trasporto di bambini; controlli necessari prima della partenza; la prova teorica deve riguardare tutti i diversi tipi di autobus (destinati al servizio di linea ed a quello privato, autobus di dimensioni eccezionali, ecc.) (solo categorie D, DE, D1, D1E). 4.2. Controllo obbligatorio delle conoscenze di carattere generico in merito ai seguenti	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

manutenzione degli pneumatici; a.4) freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS; a.5) metodi per individuare le cause dei guasti; a.6) manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie; n) per le categorie CE e DE, frizione: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria; o) per le categorie C e CE, responsabilità del conducente in merito a ricevimento, trasporto e consegna delle merci nel rispetto delle condizioni concordate. 2. I candidati al conseguimento della patente di guida per veicoli della categoria C1 o C1E, che non sono obbligati all'uso del tachigrafo ai sensi della disciplina unionale sono esonerati dal provare la propria conoscenza delle materie elencate al comma 1, lettere a), b) e c).	elementi aggiuntivi per le categorie C, CE, D e DE: 4.2.1. nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.); 4.2.2. lubrificazione e protezione dal gelo; 4.2.3. nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione dei pneumatici; 4.2.4. freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS; 4.2.5. frizione: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria (solo categorie CE, DE); 4.2.6. metodi per individuare le cause dei guasti; 4.2.7. manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie; 4.2.8. responsabilità del conducente in merito a ricevimento, trasporto e consegna delle merci nel rispetto delle condizioni concordate (solo categorie C, CE). 4.1-bis. I candidati al conseguimento della patente di guida per veicoli della categoria C1	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	o C1E, che non rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3821/85, sono esonerati dal provare la propria conoscenza delle materie elencate ai punti da 4.1.1 a 4.1.33.	
ART. 6 *(Della prova pratica)* 1. Il candidato che intende conseguire l'abilitazione alla guida di un veicolo con cambio manuale deve effettuare la prova di capacità e comportamento su di un veicolo dotato di tale tipo di cambio. Per veicolo con cambio manuale si intende un veicolo nel quale è presente un pedale della frizione ovvero, per le categorie A, A2 e A1, una leva azionata manualmente, che deve essere azionato dal conducente quando avvia o ferma il veicolo e cambia le marce. I veicoli che non rispondono ai criteri di cui al presente comma sono considerati dotati di cambio automatico. 2. Fatto salvo quanto previsto al comma 3, qualora il candidato effettua la prova di capacità e comportamento su di un veicolo dotato di cambio automatico, tale fatto deve essere debitamente indicato sulla patente rilasciata in seguito al suddetto esame. La patente così rilasciata abilita alla guida dei soli veicoli dotati di cambio automatico. 3. Per i veicoli di categoria BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E non sono	**Allegato II del D.Lgs. n. 59/2011** B. Prova di capacità e comportamento 5. Il veicolo e le sue dotazioni 5.1 Cambio del veicolo 5.1.1. Il candidato che intende conseguire l'abilitazione alla guida di un veicolo con cambio manuale deve effettuare la prova di capacità e comportamento su di un veicolo dotato di tale tipo di cambio. Per "veicolo con cambio manuale" si intende un veicolo nel quale è presente un pedale della frizione (o leva azionata manualmente per le categorie A, A2 e A1) che deve essere azionato dal conducente quando avvia o ferma il veicolo e cambia le marce. 5.1.2. I veicoli che non rispondono ai criteri di cui al punto 5.1.1 sono considerati dotati di cambio automatico. Fatto salvo il punto 5.1.3, se il candidato effettua la prova di capacità e comportamento su di un veicolo dotato di cambio automatico, tale fatto deve essere debitamente indicato sulla patente rilasciata in seguito al suddetto esame. La patente così rilasciata abilita alla guida dei soli veicoli dotati di cambio	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

indicate restrizioni per i veicoli con cambio automatico sulla patente di guida ai sensi del comma 2, a condizione che il candidato sia già titolare di una patente di guida ottenuta su un veicolo con cambio manuale in almeno una delle categorie B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 o D1E, e abbia eseguito le manovre descritte all'articolo 13, comma 5, durante la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti.	automatico. 5.1.3. Disposizioni specifiche concernenti i veicoli di categoria BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E. Non sono indicate restrizioni per i veicoli con cambio automatico sulla patente di guida di un veicolo della categoria BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 o D1E di cui al punto 5.1.2, purché il candidato sia già titolare di una patente di guida ottenuta su un veicolo con cambio manuale in almeno una delle seguenti categorie: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 o D1E, e abbia eseguito le manovre descritte al punto 8.4 durante la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti.	
4. La prova pratica di guida, con esclusione di quella per il conseguimento di patente di categoria AM, A1, A2 ed A, è, in ogni caso, effettuata su veicoli muniti di doppi comandi.	**Art. 121, comma 9** 9. La prova pratica di guida, con esclusione di quella per il conseguimento di patente di categoria AM, A1, A2 ed A, va in ogni caso effettuata su veicoli muniti di doppi comandi.	
5. Se, a causa di disabilità fisiche, è autorizzata la guida soltanto per taluni tipi di veicoli o per veicoli adattati, la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti è effettuata a bordo di un tale veicolo.		
6. Con provvedimento del Ministro dei trasporti e della navigazione - Direzione generale per la Motorizzazione sono individuati i veicoli che, allestiti in modo particolare per essere condotti da persone con disabilità fisiche, sono esclusi, per l'effettuazione degli esami	**Art. 333, comma 1, del Reg. Es. Cds (D.P.R. 495/1992)**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

di guida, dall'obbligo dei doppi comandi, di cui al comma 4.	Con provvedimento del Ministro dei trasporti e della navigazione - Direzione generale della M.C.T.C. sono individuati i veicoli che, allestiti in modo particolare per essere condotti da mutilati e minorati fisici, sono esclusi, per l'effettuazione degli esami di guida, dall'obbligo dei doppi comandi, di cui all'articolo 121, comma 9, del codice.	
ART. 7 *(Dei veicoli impiegati per effettuare la prova di capacità e comportamento relativa alla patente di categoria AM, A1, A2 e A)* 1. Per effettuare la prova di capacità e comportamento relativa alla patente di categoria AM sono impiegati: a) ciclomotori a due ruote (categoria L1e); b) ciclomotori a tre ruote (categoria L2e); c) quadricicli leggeri (categoria L6e), omologati per il trasporto di un passeggero oltre al conducente, non necessariamente dotati di cambio di velocità manuale. 2. Per effettuare la prova di capacità e comportamento relativa alla patente di categoria A1 sono impiegati motocicli di categoria A1 senza sidecar, di una potenza nominale massima di 11 kW e con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/kg e capace di sviluppare una	**Allegato II del D.Lgs. n. 59/2011** Categoria AM: ciclomotori a due ruote (categoria L1e) , ovvero ciclomotori a tre ruote (categoria L2e) o quadricicli leggeri (categoria L6e), omologati per il trasporto di un passeggero oltre al conducente, non necessariamente dotati di cambio di velocità manuale. Categoria A1: Motociclo di categoria A1 senza sidecar, di una potenza nominale massima di 11 kW e con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/kg e capace di sviluppare una velocità di almeno 90 km/h. Se il motociclo è a motore a combustione interna, la cilindrata del motore è almeno di 120 cm3. Se il motociclo è a motore elettrico, il rapporto potenza/peso del veicolo è di almeno 0,08 kW/kg6.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

velocità di almeno 90 km/h. Se il motociclo è a motore a combustione interna, la cilindrata del motore è almeno di 120 cm3. Se il motociclo è a motore elettrico, il rapporto potenza/peso del veicolo è di almeno 0,08 kW/kg. 3. Per effettuare la prova di capacità e comportamento relativa alla patente di categoria A2 sono impiegati motociclo senza sidecar, di una potenza nominale di almeno 20 kW ma non superiore a 35 kW e con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,2 kW/kg. Se il motociclo è a motore a combustione interna, la cilindrata del motore è almeno di 250 cm³. Se il motociclo è a motore elettrico, il rapporto potenza/peso del veicolo è di almeno 0,15 kW/kg. 4. Per effettuare la prova di capacità e comportamento relativa alla patente di categoria A sono impiegati motocicli senza sidecar, la cui massa a vuoto supera 180 kg, con potenza nominale di almeno 50 kW, ferma restando la tolleranza di 5 kg sotto la massa minima prescritta. Se il motociclo è a motore a combustione interna, la cilindrata del motore è almeno di 600 cm3. Se il motociclo è a motore elettrico, il rapporto potenza/peso del veicolo è di almeno 0,25 kW/kg.	Categoria A2: Motociclo senza sidecar, di una potenza nominale di almeno 20 kW ma non superiore a 35 kW e con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,2 kW/kg Se il motociclo è a motore a combustione interna, la cilindrata del motore è almeno di 250 cm³7. Se il motociclo è a motore elettrico, il rapporto potenza/peso del veicolo è di almeno 0,15 kW/kg8. Categoria A: Motociclo senza sidecar, la cui massa a vuoto supera 180 kg, con potenza nominale di almeno 50 kW. Lo Stato membro può accettare una tolleranza di 5 kg sotto la massa minima prescritta. Se il motociclo è a motore a combustione interna, la cilindrata del motore è almeno di 600 cm3. Se il motociclo è a motore elettrico, il rapporto potenza/peso del veicolo è di almeno 0,25 kW/kg9.	
ART. 8 *(Dei veicoli impiegati per effettuare la prova di capacità e comportamento*	**Allegato II del D.Lgs. n. 59/2011**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

relativa alla patente di categoria B) 1. Per effettuare la prova di capacità e comportamento relativa alla patente di categoria B sono impiegati veicoli a quattro ruote di categoria B, capace di sviluppare una velocità di almeno 100 km/h. 2. Per effettuare la prova di capacità e comportamento relativa alla patente di categoria BE è impiegato un insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria B e un rimorchio con massa limite di almeno 1 000 kg, capace di sviluppare una velocità di almeno 100 km/h e non rientrante in quanto insieme nella categoria B; lo spazio di carico del rimorchio deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle della motrice; il cassone può anche essere leggermente meno largo della motrice, purché, in tal caso, la visione posteriore risulti possibile soltanto attraverso gli specchietti retrovisori esterni di quest'ultima; il rimorchio deve essere presentato con un minimo di 800 kg di massa totale effettiva. 3. Per effettuare la prova di capacità e comportamento relativa alla patente di categoria B1 è impiegato un quadriciclo a motore (L7e), capace di sviluppare una velocità di almeno 60 km/h.	Categoria B: un veicolo a quattro ruote di categoria B, capace di sviluppare una velocità di almeno 100 km/h. Categoria BE: un insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria B e un rimorchio con massa limite di almeno 1 000 kg, capace di sviluppare una velocità di almeno 100 km/h e non rientrante in quanto insieme nella categoria B; lo spazio di carico del rimorchio deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle della motrice; il cassone può anche essere leggermente meno largo della motrice, purché', in tal caso, la visione posteriore risulti possibile soltanto attraverso gli specchietti retrovisori esterni di quest'ultima; il rimorchio deve essere presentato con un minimo di 800 kg di massa totale effettiva. Categoria B1: un quadriciclo a motore (L7e), capace di sviluppare una velocità di almeno 60 km/h.	
ART. 9 *(Dei veicoli impiegati per effettuare la*	**Allegato II del D.Lgs. n. 59/2011**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

prova di capacità e comportamento relativa alla patente di categoria C) 1. Per effettuare la prova di capacità e comportamento relativa alla patente di categoria C è impiegato un veicolo di categoria C con massa limite pari o superiore a 12000 kg, lunghezza pari o superiore a 8 m, larghezza pari o superiore a 2,40 m e in grado di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h. Tale veicolo deve disporre di ABS, di un cambio che prevede la selezione manuale delle marce da parte del conducente, nonché del tachigrafo previsto dalla normativa europea. Lo spazio di carico deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle della motrice; il veicolo deve essere presentato con un minimo di 10000 kg di massa totale effettiva. 2. Per effettuare la prova di capacità e comportamento relativa alla patente di categoria CE è impiegato un autoarticolato o un insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria C e un rimorchio di lunghezza pari o superiore a 7,5 m; nei due casi la massa limite deve essere pari o superiore a 20000 kg, la lunghezza complessiva pari o superiore ai 14 m e la larghezza pari o superiore ai 2,40 m. Tali veicoli devono essere capaci di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h e devono disporre di ABS, di un cambio che prevede la selezione manuale	Categoria C: un veicolo di categoria C con massa limite pari o superiore a 12000 kg, lunghezza pari o superiore a 8 m, larghezza pari o superiore a 2,40 m e in grado di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; il veicolo deve disporre di ABS, di un cambio che prevede la selezione manuale delle marce da parte del conducente, nonché' dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (CEE) n. 3821/85; lo spazio di carico deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle della motrice; il veicolo deve essere presentato con un minimo di 10000 kg di massa totale effettiva10. Categoria CE: un autoarticolato o un insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria C e un rimorchio di lunghezza pari o superiore a 7,5 m; nei due casi la massa limite deve essere pari o superiore a 20000 kg, la lunghezza complessiva pari o superiore ai 14 m e la larghezza pari o superiore ai 2,40 m; i veicoli devono essere	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

delle marce da parte del conducente, nonché del tachigrafo previsto dalla normativa europea; lo spazio di carico deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle della motrice; il veicolo deve essere presentato con un minimo di 15000 kg di massa totale effettiva. 3. Per effettuare la prova di capacità e comportamento relativa alla patente di categoria C1 è impiegato un veicolo di categoria C1 con massa limite pari o superiore a 4000 kg, lunghezza pari o superiore a 5 m, capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; esso deve disporre di ABS e deve essere dotato del tachigrafo previsto dalla normativa europea; lo spazio di carico deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle della cabina. 4. Per effettuare la prova di capacità e comportamento relativa alla patente di categoria C1E è impiegato un insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria C1 e un rimorchio con massa limite pari o superiore a 1 250 kg, con lunghezza complessiva pari o superiore ad 8 m e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; lo spazio di carico del rimorchio deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle della motrice; il cassone può anche essere leggermente meno largo della	capaci di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h e devono disporre di ABS, di un cambio che prevede la selezione manuale delle marce da parte del conducente, nonché' dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (CEE) n. 3821/85; lo spazio di carico deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle della motrice; il veicolo deve essere presentato con un minimo di 15000 kg di massa totale effettiva11. Categoria C1: un veicolo di categoria C1 con massa limite pari o superiore a 4000 kg, lunghezza pari o superiore a 5 m, capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; esso deve disporre di ABS e deve essere dotato dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (CEE) n. 3821/85 e successive modificazioni; lo spazio di carico deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle della cabina. Categoria C1E: un insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria C1 e un rimorchio con massa limite pari o superiore a 1 250 kg, con lunghezza	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

motrice, purché, in tal caso, la visione posteriore risulti possibile soltanto attraverso gli specchietti retrovisori esterni di quest'ultima; il rimorchio vede essere presentato con un minimo di 800 kg di massa totale effettiva.	complessiva pari o superiore ad 8 m e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; lo spazio di carico del rimorchio deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle della motrice; il cassone può anche essere leggermente meno largo della motrice, purché, in tal caso, la visione posteriore risulti possibile soltanto attraverso gli specchietti retrovisori esterni di quest'ultima; il rimorchio vede essere presentato con un minimo di 800 kg di massa totale effettiva.	
ART. 10 *(Dei veicoli impiegati per effettuare la prova di capacità e comportamento relativa alla patente di categoria D)* 1. Per effettuare la prova di capacità e comportamento relativa alla patente di categoria D è impiegato un veicolo di categoria D di lunghezza pari o superiore a 10 m, di larghezza pari o superiore a 2,40 m e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; deve disporre di ABS e deve essere dotato del tachigrafo previsto dalla normativa europea. 2. Per effettuare la prova di capacità e comportamento relativa alla patente di categoria DE è impiegato un insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria D e un rimorchio con massa limite pari o superiore a 1 250 kg, di larghezza pari o superiore a 2,40 m e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; lo spazio di carico del rimorchio	**Allegato II del D.Lgs. n. 59/2011** Categoria D: un veicolo di categoria D di lunghezza pari o superiore a 10 m, di larghezza pari o superiore a 2,40 m e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; deve disporre di ABS e deve essere dotato dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (CEE) n. 3821/85, e successive modificazioni. Categoria DE: un insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria D e un rimorchio con massa limite pari o superiore a 1 250 kg, di larghezza pari o superiore a 2,40 m e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; lo spazio di carico del rimorchio deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza di almeno 2 m; il rimorchio deve essere presentato con un	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza di almeno 2 m; il rimorchio deve essere presentato con un minimo di 800 kg di massa totale effettiva. 3. Per effettuare la prova di capacità e comportamento relativa alla patente di categoria D1 è impiegato un veicolo di categoria D1 con massa limite pari o superiore a 4 000 kg, lunghezza pari o superiore a 5 m e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; esso deve essere dotato del tachigrafo previsto dalla normativa europea. 4. Per effettuare la prova di capacità e comportamento relativa alla patente di categoria D1E è impiegato un insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria D1 e un rimorchio con massa limite pari o superiore a 1 250 kg e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; lo spazio di carico del rimorchio deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza di almeno 2 m; il rimorchio deve essere presentato con un minimo di 800 kg di massa totale effettiva.	minimo di 800 kg di massa totale effettiva. Categoria D1: Un veicolo di categoria D1 con massa limite pari o superiore a 4 000 kg, lunghezza pari o superiore a 5 m e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; esso deve essere dotato dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (CEE) n. 3821/85, e successive modificazioni. Categoria D1E: Un insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria D1 e un rimorchio con massa limite pari o superiore a 1 250 kg e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; lo spazio di carico del rimorchio deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza di almeno 2 m; il rimorchio deve essere presentato con un minimo di 800 kg di massa totale effettiva. I veicoli utilizzati per le prove per le categorie BE, C,CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E che non risultano conformi ai requisiti minimi indicati, ma utilizzati fino alla data del 17 luglio 2008, possono continuare a essere utilizzati fino al 30 settembre 2013. (direttiva 2008/65/CE) Le prescrizioni relative al carico dei veicoli sopraindicati sono cogenti a far data dal 19 gennaio 201312.	
ART. 11 *(Capacità e comportamenti oggetto di prova per le categorie A1, A2 e A)* 1. Al fine di dimostrare di essere in grado di prepararsi ad una guida sicura ai sensi del presente articolo: a) indossano correttamente il casco ed ulteriore abbigliamento protettivo di	**Allegato II del D.Lgs. n. 59/2011** 6. Capacità e comportamenti oggetto di prova per le categorie A1, A2 e A 6.1. Preparazione e controllo tecnico del veicolo ai fini della sicurezza stradale I candidati devono dimostrare di essere in grado di prepararsi ad una guida sicura, provvedendo a: 6.1.1. indossare correttamente il casco ed	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

altro tipo, ove prescritto; b) effettuano, a caso, un controllo della condizione di pneumatici, freni, sterzo, interruttore di emergenza, se presente, catena, livelli dell'olio, luci, catadiottri, indicatori di direzione e dispositivi di segnalazione acustica. 2. I candidati eseguono manovre particolari, che costituiscono oggetto di prova ai fini della sicurezza stradale, quali: a) mettere il motociclo sul cavalletto e toglierlo dal cavalletto senza l'aiuto del motore, camminando a fianco del veicolo; b) parcheggiare il motociclo sul cavalletto; c) almeno due manovre da eseguire a velocità ridotta, fra cui uno slalom; ciò deve permettere di verificare l'utilizzo combinato di frizione e freno, l'equilibrio, la direzione dello sguardo e la posizione sul motociclo, nonché la posizione dei piedi sui poggiapiedi. d) almeno due manovre da eseguire ad una velocità più elevata, di cui una in seconda o terza marcia, a una velocità di almeno 30 km/h, e una volta ad evitare un ostacolo a una velocità minima di 50 km/h; ciò deve permettere di verificare la posizione sul motociclo, la direzione dello sguardo, l'equilibrio, la tecnica di virata ed la tecnica di cambio delle marce;	ulteriore abbigliamento protettivo di altro tipo, ove prescritto; 6.1.2. effettuare, a caso, un controllo della condizione di pneumatici, freni, sterzo, interruttore di emergenza (se presente), catena, livelli dell'olio, luci, catadiottri, indicatori di direzione e dispositivi di segnalazione acustica. 6.2. Manovre particolari, oggetto di prova ai fini della sicurezza stradale: 6.2.1. mettere il motociclo sul cavalletto e toglierlo dal cavalletto senza l'aiuto del motore, camminando a fianco del veicolo; 6.2.2. parcheggiare il motociclo sul cavalletto. 6.2.3. Almeno due manovre da eseguire a velocità ridotta, fra cui uno slalom; ciò deve permettere di verificare l'utilizzo combinato di frizione e freno, l'equilibrio, la direzione dello sguardo e la posizione sul motociclo, nonché' la posizione dei piedi sui poggiapiedi. 6.2.4. Almeno due manovre da eseguire ad una velocità più elevata, di cui una in seconda o terza marcia, a una velocità di almeno 30 km/h, e una volta ad evitare un ostacolo a una velocità minima di 50 km/h; ciò deve permettere di verificare la posizione sul motociclo, la direzione dello sguardo, l'equilibrio, la tecnica di virata ed la tecnica di cambio delle marce; 6.2.5. frenata: devono essere eseguite almeno due frenate di prova, compresa una frenata d'emergenza a una velocità minima di 50 km/h; ciò deve permettere di verificare il modo in cui vengono impiegati il freno	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

e) frenata: devono essere eseguite almeno due frenate di prova, compresa una frenata d'emergenza a una velocità minima di 50 km/h; ciò deve permettere di verificare il modo in cui vengono impiegati il freno anteriore e quello posteriore, la direzione dello sguardo e la posizione sul motociclo. 3. I candidati devono eseguire le seguenti operazioni in condizioni normali di traffico, in tutta sicurezza e adottando le opportune precauzioni: a) partenza da fermo: da un parcheggio, dopo un arresto nel traffico; uscendo da una strada secondaria; b) guida su strada rettilinea: comportamento nei confronti dei veicoli che provengono dalla direzione opposta, anche in caso di spazio limitato; c) guida in curva; d) incroci: affrontare e superare incroci e raccordi; e) cambiamento di direzione: svolta a destra ed a sinistra; cambiamento di corsia; f) ingresso/uscita dall'autostrada o eventuali strade ad essa assimilabili: ingresso mediante corsia di accelerazione; uscita mediante corsia di decelerazione; g) sorpasso/superamento: sorpasso di altri veicoli, se possibile; superamento di ostacoli, quali, a titolo esemplificativo, vetture parcheggiate;	anteriore e quello posteriore, la direzione dello sguardo e la posizione sul motociclo. 6.3. Comportamento nel traffico I candidati devono eseguire le seguenti operazioni in condizioni normali di traffico, in tutta sicurezza e adottando le opportune precauzioni: 6.3.1. partenza da fermo: da un parcheggio, dopo un arresto nel traffico; uscendo da una strada secondaria; 6.3.2. guida su strada rettilinea: comportamento nei confronti dei veicoli che provengono dalla direzione opposta, anche in caso di spazio limitato; 6.3.3. guida in curva; 6.3.4. incroci: affrontare e superare incroci e raccordi; 6.3.5. cambiamento di direzione: svolta a destra ed a sinistra; cambiamento di corsia; 6.3.6. ingresso/uscita dall'autostrada (o eventuali strade ad essa assimilabili): ingresso mediante corsia di accelerazione; uscita mediante corsia di decelerazione; 6.3.7. sorpasso/superamento: sorpasso di altri veicoli (se possibile); superamento di ostacoli (ad esempio vetture posteggiate); essere oggetto di sorpasso da parte di altri veicoli (se del caso); 6.3.8 Elementi e caratteristiche stradali speciali (se del caso); rotatorie, passaggi a livello; fermate di autobus/tram; attraversamenti pedonali; guida su lunghe salite/discese; gallerie. 6.3.9. rispetto delle necessarie precauzioni	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

essere oggetto di sorpasso da parte di altri veicoli, se del caso; h) rispetto delle necessarie precauzioni nello scendere dal veicolo.	nello scendere dal veicolo.	
ART. 12 *(Capacità e comportamenti oggetto di prova per le categorie B, B1, BE)* 1. Al fine di dimostrare di essere in grado di prepararsi ad una guida sicura ai sensi del presente articolo: a) regolano il sedile nella corretta posizione di guida; b) regolano gli specchietti retrovisori, le cinture di sicurezza e l'eventuale poggiatesta; c) controllano la chiusura delle porte; d) controllano, a caso, la condizione di pneumatici, sterzo, freni, livelli dell'olio motore, del liquido di raffreddamento, del liquido lavavetri e simili, fari, catadiottri, indicatori di direzione e dispositivi di segnalazione acustica; e) controllano i fattori di sicurezza del carico: struttura di contenimento, teli di copertura, chiusure del compartimento merci e della cabina, metodi di carico e, solo per la categoria BE, fissaggio del carico; f) controllano frizione e freno, nonché, solo per la categoria BE, i collegamenti elettrici; g) per le categorie B e B1: eseguono manovre particolari, in misura almeno di due, di cui una a marcia indietro, che costituiscono oggetto di prova ai	**Allegato II del D.Lgs. n. 59/2011** 7. Capacità e comportamenti oggetto di prova per le categorie B, B1, BE 7.1. Preparazione e controllo tecnico del veicolo ai fini della sicurezza stradale I candidati devono dimostrare di essere in grado di prepararsi ad una guida sicura, effettuando le operazioni seguenti: 7.1.1. regolazione del sedile nella corretta posizione di guida; 7.1.2. regolazione degli specchietti retrovisori, delle cinture di sicurezza e dell'eventuale poggiatesta; 7.1.3. controllo della chiusura delle porte; 7.1.4. controllo, a caso, della condizione di pneumatici, sterzo, freni, livelli (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), fari, catadiottri, indicatori di direzione e dispositivi di segnalazione acustica; 7.1.5. controllo dei fattori di sicurezza del carico: struttura di contenimento, teli di copertura, chiusure del compartimento merci e della cabina, metodi di carico, fissaggio del carico (solo per la categoria BE); 7.1.6. controllo di frizione e freno, nonché' dei collegamenti elettrici (solo per la categoria BE). 7.2. Categorie B e B1: manovre particolari oggetto di prova ai fini della sicurezza stradale Il candidato deve effettuare alcune delle manovre indicate di seguito (almeno due, di cui una a marcia indietro):	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

fini della sicurezza stradale, quali: a.1) marcia indietro in linea retta o con svolta a destra o a sinistra, mantenendosi nella corretta corsia; a.2) inversione del veicolo, ricorrendo sia alla marcia avanti che alla marcia indietro; a.3) parcheggio del veicolo ed uscita dallo spazio di parcheggio allineato, a pettine dritto o obliquo; 4) marcia avanti o indietro; in piano o in pendenza; a.4) frenata di precisione rispetto a un punto di arresto predeterminato; l'esecuzione di una frenata di emergenza è facoltativa; h) per le categorie BE: eseguono manovre particolari, che costituiscono oggetto di prova ai fini della sicurezza stradale, quali: a.1) aggancio e sgancio di un rimorchio dalla motrice; all'inizio della manovra il veicolo e il rimorchio devono trovarsi fianco a fianco e non l'uno dietro l'altro; a.2) marcia indietro in curva; a.3) parcheggio in sicurezza per operazioni di carico/scarico; 2. I candidati devono eseguire le seguenti operazioni in condizioni normali di traffico, in tutta sicurezza ed adottando le opportune precauzioni: a) partenza da fermo: da un parcheggio, dopo un arresto nel traffico, uscendo	7.2.1. marcia indietro in linea retta o con svolta a destra o a sinistra, mantenendosi nella corretta corsia; 7.2.2. inversione del veicolo, ricorrendo sia alla marcia avanti che alla marcia indietro; 7.2.3. parcheggio del veicolo ed uscita dallo spazio di parcheggio (allineato, a pettine dritto o obliquo; marcia avanti o indietro; in piano o in pendenza); 7.2.4. frenata di precisione rispetto a un punto di arresto predeterminato; l'esecuzione di una frenata di emergenza è facoltativa. 7.3. Categoria BE: manovre particolari oggetto di prova ai fini della sicurezza stradale: 7.3.1. aggancio e sgancio di un rimorchio dalla motrice; all'inizio della manovra il veicolo e il rimorchio devono trovarsi fianco a fianco (cioè non l'uno dietro l'altro); 7.3.2. marcia indietro in curva; 7.3.3. parcheggio in sicurezza per operazioni di carico/scarico. 7.4. Comportamento nel traffico I candidati devono eseguire le seguenti operazioni in condizioni normali di traffico, in tutta sicurezza ed adottando le opportune precauzioni: 7.4.1. partenza da fermo: da un parcheggio, dopo un arresto nel traffico, uscendo da una strada secondaria; 7.4.2. guida su strada rettilinea: comportamento nei confronti dei veicoli che provengono dalla direzione opposta, anche in	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

da una strada secondaria; b) guida su strada rettilinea: comportamento nei confronti dei veicoli che provengono dalla direzione opposta, anche in caso di spazio limitato; c) guida in curva; d) incroci: affrontare e superare incroci e raccordi; e) cambiamento di direzione: svolta a destra ed a sinistra; cambiamento di corsia; f) ingresso/uscita dall'autostrada o eventuali strade ad essa assimilabili: ingresso mediante corsia di accelerazione; uscita mediante corsia di decelerazione; g) sorpasso/superamento: sorpasso di altri veicoli, ove possibile; superamento di ostacoli, quali, a titolo esemplificativo, vetture parcheggiate; essere oggetto di sorpasso da parte di altri veicoli, se del caso; h) elementi e caratteristiche stradali speciali (se del caso); rotatorie, passaggi a livello; fermate di autobus/tram; attraversamenti pedonali; guida su lunghe salite/discese; gallerie; i) rispetto delle necessarie precauzioni nello scendere dal veicolo. 3. Per la guida di una combinazione di veicoli composta da un autoveicolo, la cui massa massima autorizzata non superi 3500 kg, ed un rimorchio, la	caso di spazio limitato; 7.4.3. guida in curva; 7.4.4. incroci: affrontare e superare incroci e raccordi; 7.4.5. cambiamento di direzione: svolta a destra ed a sinistra; cambiamento di corsia; 7.4.6. ingresso/uscita dall'autostrada (o eventuali strade ad essa assimilabili): ingresso mediante corsia di accelerazione; uscita mediante corsia di decelerazione; 7.4.7. sorpasso/superamento: sorpasso di altri veicoli (se possibile); superamento di ostacoli (ad esempio vetture posteggiate); essere oggetto di sorpasso da parte di altri veicoli (se del caso); 7.4.8 Elementi e caratteristiche stradali speciali (se del caso); rotatorie, passaggi a livello; fermate di autobus/tram; attraversamenti pedonali; guida su lunghe salite/discese; gallerie. 7.4.9. rispetto delle necessarie precauzioni nello scendere dal veicolo. **Art. 116, comma 3** Per la guida di una combinazione di veicoli composta da un autoveicolo, la cui massa massima autorizzata non superi 3.500 kg, e da un rimorchio, la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, tale che la massa massima autorizzata della combinazione superi 3.500 kg ma non 4.250 kg, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. La prova può essere contestuale a quella per la	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

cui massa massima autorizzata superi 750 kg e tale che la massa massima autorizzata di tale combinazione superi i 3500 kg ma non i 4250 kg, è richiesto il superamento di una prova di capacità e comportamento su veicolo specifico. Tale prova può essere contestuale alla prova di capacità e comportamento per il conseguimento di patente di guida di categoria B, assorbendone i contenuti, ovvero può essere sostenuta successivamente da chi sia già titolare di patente di guida di categoria B.	categoria B oppure successiva per chi ne sia già titolare.	
ART. 13 *(Capacità e comportamenti oggetto di prova per le categorie C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E)* 1. Al fine di dimostrare di essere in grado di prepararsi ad una guida sicura ai sensi del presente articolo, i candidati: a) regolano il sedile nella corretta posizione di guida; b) regolano gli specchietti retrovisori, le cinture di sicurezza e l'eventuale poggiatesta; c) controllano, a caso, la condizione di pneumatici, sterzo, freni, fari, catadiottri, indicatori di direzione e dispositivi di segnalazione acustica; d) controllano il servofreno e il servosterzo, le condizioni di ruote e relativi bulloni, parafanghi,	**Allegato II D.Lgs. n. 59/2011** 8. Capacità e comportamenti oggetto di prova per le categorie C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E 8.1. Preparazione e controllo tecnico del veicolo ai fini della sicurezza stradale I candidati devono dimostrare di essere in grado di prepararsi ad una guida sicura, effettuando le operazioni seguenti: 8.1.1. regolazione del sedile nella corretta posizione di guida; 8.1.2. regolazione degli specchietti retrovisori, delle cinture di sicurezza e dell'eventuale poggiatesta; 8.1.3. controllo, a caso, della condizione di pneumatici, sterzo, freni, fari, catadiottri,	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

parabrezza, finestrini, tergicristalli e dei livelli dell'olio motore, del liquido di raffreddamento e del liquido lavavetri; e) controllano e impiegano la strumentazione installata, compreso il tachigrafo previsto dalla normativa europea; le disposizioni della presente lettera non si applicano ai candidati alla patente di guida per veicoli della categoria C1 o C1E che non sono soggetti all'obbligo del tachigrafo ai seni della normativa europea; f) controllano la pressione dell'aria, il serbatoio dell'aria compressa e le sospensioni; g) controllano i fattori di sicurezza del carico: struttura di contenimento, teli di copertura, chiusure del compartimento merci, dispositivi di carico (se del caso), chiusura della cabina (se del caso), metodi di carico, nonché, solo per le categorie C, CE, C1, C1E, fissaggio del carico; h) solo per le categorie CE, C1E, DE, D1E, controllo di frizione e freno, nonché dei collegamenti elettrici; i) solo per le categorie D, DE, D1, D1E, adozione di misure di sicurezza proprie del particolare veicolo; controllo di: struttura esterna, aperture di servizio, uscite di emergenza, cassetta di pronto soccorso, estintori ed altri dispositivi di sicurezza; l) lettura di una cartina stradale, calcolo di un itinerario, compreso l'uso di	indicatori di direzione e dispositivi di segnalazione acustica; 8.1.4. Controllo del servofreno e del servosterzo; controllo delle condizioni di ruote e relativi bulloni, parafanghi, parabrezza, finestrini, tergicristalli e dei livelli (ad esempio olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri); controllo ed impiego della strumentazione installata, compreso l'apparecchio di controllo di cui al regolamento (CEE) n. 3821/85. Quest'ultimo requisito non si applica ai candidati alla patente di guida per veicoli della categoria C1 o C1E che non ricadono nel campo di applicazione del presente regolamento; 8.1.5. controllo della pressione dell'aria, del serbatoio dell'aria compressa e delle sospensioni; 8.1.6. controllo dei fattori di sicurezza del carico: struttura di contenimento, teli di copertura, chiusure del compartimento merci, dispositivi di carico (se del caso), chiusura della cabina (se del caso), metodi di carico, fissaggio del carico (solo per le categorie C, CE, C1, C1E); 8.1.7. controllo di frizione e freno, nonchè dei collegamenti elettrici (solo per le categorie CE, C1E, DE, D1E);	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

sistemi elettronici di navigazione in via facoltativa. 2. Ai fini del presente articolo, costituiscono oggetto di prova le seguenti manovre particolari: a) solo per le categorie CE, C1E, DE, D1E, aggancio e sgancio di un rimorchio o semirimorchio dalla motrice all'inizio della manovra il veicolo e il rimorchio devono trovarsi fianco a fianco e non l'uno dietro l'altro; b) marcia indietro in curva; c) solo per le categorie C, CE, C1, C1E, parcheggio in sicurezza per operazioni di carico/scarico tramite apposita rampa o piattaforma, o strutture similari; d) solo per le categorie D, DE, D1, D1E, parcheggio in sicurezza per permettere la salita/discesa dei passeggeri. 3. I candidati devono eseguire le seguenti operazioni in condizioni normali di traffico, in tutta sicurezza ed adottando le opportune precauzioni: a) partenza da fermo: da un parcheggio, dopo un arresto nel traffico; uscendo da una strada secondaria; b) guida su strada rettilinea; comportamento nei confronti dei veicoli che provengono dalla direzione opposta, anche in caso di spazio limitato; c) guida in curva;	8.1.8. adozione di misure di sicurezza proprie del particolare veicolo; controllo di: struttura esterna, aperture di servizio, uscite di emergenza, cassetta di pronto soccorso, estintori ed altri dispositivi di sicurezza (solo per le categorie D, DE, D1, D1E); 8.1.9. lettura di una cartina stradale, calcolo di un itinerario, compreso l'uso di sistemi elettronici di navigazione (facoltativo). 8.2. Manovre particolari oggetto di prova ai fini della sicurezza stradale: 8.2.1. aggancio e sgancio di un rimorchio o semirimorchio dalla motrice all'inizio della manovra il veicolo e il rimorchio devono trovarsi fianco a fianco (cioè non l'uno dietro l'altro) (solo per le categorie CE, C1E, DE, D1E); 8.2.2. marcia indietro in curva; 8.2.3. parcheggio in sicurezza per operazioni di carico/scarico tramite apposita rampa o piattaforma, o strutture similari (solo per le categorie C, CE, C1, C1E); 8.2.4. parcheggio in sicurezza per permettere la salita/discesa dei passeggeri (solo per le categorie D, DE, D1, D1E). 8.3. Comportamento nel traffico I candidati devono eseguire le seguenti operazioni in condizioni normali di traffico, in tutta sicurezza ed adottando le opportune	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

d) incroci: affrontare e superare incroci e raccordi; e) cambiamento di direzione: svolta a destra ed a sinistra; cambiamento di corsia; f) ingresso/uscita dall'autostrada o eventuali strade ad essa assimilabili: ingresso mediante corsia di accelerazione; uscita mediante corsia di decelerazione; g) sorpasso/superamento: sorpasso di altri veicoli, se possibile; superamento di ostacoli, quali, a titolo esemplificativo, vetture parcheggiate; essere oggetto di sorpasso da parte di altri veicoli, se del caso; h) elementi e caratteristiche stradali speciali (se del caso); rotatorie, passaggi a livello; fermate di autobus/tram; attraversamenti pedonali; guida su lunghe salite/discese; gallerie. i) rispetto delle necessarie precauzioni nello scendere dal veicolo. 5. I candidati dimostrano uno stile di guida in grado di garantire la sicurezza e di ridurre il consumo di carburante e le emissioni durante le fasi di accelerazione e decelerazione, nella guida in salita e in discesa, se necessario selezionando le marce manualmente.	precauzioni: 8.3.1. partenza da fermo: da un parcheggio, dopo un arresto nel traffico; uscendo da una strada secondaria; 8.3.2. guida su strada rettilinea; comportamento nei confronti dei veicoli che provengono dalla direzione opposta, anche in caso di spazio limitato; 8.3.3. guida in curva; 8.3.4. incroci: affrontare e superare incroci e raccordi; 8.3.5. cambiamento di direzione: svolta a destra ed a sinistra; cambiamento di corsia; 8.3.6. ingresso/uscita dall'autostrada (o eventuali strade ad essa assimilabili): ingresso mediante corsia di accelerazione; uscita mediante corsia di decelerazione; 8.3.7. sorpasso/superamento: sorpasso di altri veicoli (se possibile); superamento di ostacoli (ad esempio vetture posteggiate); essere oggetto di sorpasso da parte di altri veicoli (se del caso); 8.3.8 Elementi e caratteristiche stradali speciali (se del caso); rotatorie, passaggi a livello; fermate di autobus/tram; attraversamenti pedonali; guida su lunghe salite/discese; gallerie.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	8.3.9. rispetto delle necessarie precauzioni nello scendere dal veicolo. 8.4. Guida sicura e attenta al risparmio energetico 8.4.1. Stile di guida in grado di garantire la sicurezza e di ridurre il consumo di carburante e le emissioni durante le fasi di accelerazione e decelerazione, nella guida in salita e in discesa, se necessario selezionando le marce manualmente.	
ART. 14 *(Valutazione della prova di capacità e comportamento)* 1. La valutazione deve riflettere la padronanza dimostrata dal candidato nel controllare il veicolo e nell'affrontare in piena sicurezza il traffico. L'esaminatore deve sentirsi sicuro durante tutto lo svolgimento della prova. Errori di guida o comportamenti pericolosi che mettono a repentaglio l'incolumità del veicolo, dei passeggeri o degli altri utenti della strada, indipendentemente dal fatto che l'esaminatore o l'accompagnatore abbia o non abbia dovuto intervenire, determinano l'insuccesso della prova. Spetta tuttavia all'esaminatore decidere se la prova di capacità e comportamento debba o meno essere portata a termine. 2. Nel corso della prova gli esaminatori devono prestare particolare	**Allegato II D.Lgs. n. 59/2011** 9. Valutazione della prova di capacità e comportamento 9.1. Per ciascuna delle situazioni di guida indicate nei paragrafi precedenti, la valutazione deve riflettere la padronanza dimostrata dal candidato nel controllare il veicolo e nell'affrontare in piena sicurezza il traffico. L'esaminatore deve sentirsi sicuro durante tutto lo svolgimento della prova. Errori di guida o comportamenti pericolosi che mettessero a repentaglio l'incolumità del veicolo, dei passeggeri o degli altri utenti della strada, indipendentemente dal fatto che l'esaminatore o l'accompagnatore abbia o non abbia dovuto intervenire, determinano l'insuccesso della prova. Spetta tuttavia all'esaminatore decidere se la prova di capacità e comportamento debba o meno essere portata a termine. Gli esaminatori devono essere formati in modo da poter valutare correttamente la capacità dei candidati di guidare in sicurezza. L'operato degli esaminatori è oggetto di controllo e supervisione ai sensi del punto 4.1.2 dell'allegato IV.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

attenzione se il candidato dimostri o no nella guida un atteggiamento prudente e senso civico. La valutazione deve tenere conto dell'immagine complessiva presentata dal candidato in merito, fra l'altro, ad uno stile di guida confacente e sicuro, che tenga conto delle condizioni meteorologiche e di quelle della strada, delle condizioni di traffico, degli interessi degli altri utenti della strada, in particolare dei più vulnerabili, anticipandone le mosse. 3. L'esaminatore valuta le capacità del candidato in merito agli aspetti seguenti: a) controllo del veicolo, in base al corretto impiego di cinture di sicurezza, specchietti retrovisori, poggiatesta, sedili, fari e dispositivi assimilabili, frizione, cambio, acceleratore, freno, ivi compreso il sistema terziario, se disponibile), sterzo; b) controllo del veicolo in situazioni diverse ed a diverse velocità; c) tenuta di strada; d) massa, dimensioni e caratteristiche del veicolo; e) solo per le categorie BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E, conoscenza dei limiti di massa e tipi di carico; f) solo per le categorie D, DE, D1, D1E, comfort dei passeggeri; g) nessuna accelerazione nè frenata	Nel corso della prova gli esaminatori devono prestare particolare attenzione se il candidato dimostri o no nella guida un atteggiamento prudente e senso civico. La valutazione deve tenere conto dell'immagine complessiva presentata dal candidato in merito, fra l'altro, ai seguenti elementi: stile di guida confacente e sicuro, che tenga conto delle condizioni meteorologiche e di quelle della strada, delle condizioni di traffico, degli interessi degli altri utenti della strada (in particolare i piu' esposti), anticipandone le mosse. 9.3. L'esaminatore valuta, inoltre, le capacità del candidato in merito agli aspetti seguenti: 9.3.1. controllo del veicolo, in base agli elementi seguenti: corretto impiego di cinture di sicurezza, specchietti retrovisori, poggiatesta, sedili, fari e dispositivi assimilabili, frizione, cambio, acceleratore, freno (sistema terziario compreso, se disponibile), sterzo; controllo del veicolo in situazioni diverse ed a diverse velocità; tenuta di strada; massa, dimensioni e caratteristiche del veicolo; massa e tipi di carico (solo per le categorie BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E); comfort dei passeggeri (solo per le categorie D, DE, D1, D1E) (nessuna accelerazione nè frenata brusca, guida fluida);	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

brusca, guida fluida; h) solo per le categorie B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E, guida attenta ai consumi ed all'ambiente, controllando opportunamente il numero di giri, il cambio delle marce, le frenate e le accelerazioni; i) osservazione: osservazione a 360 gradi; corretto impiego degli specchietti; visuale a lunga e media distanza, nonché a distanza ravvicinata; l) precedenze: precedenze agli incroci ed ai raccordi; precedenze in situazioni diverse, quali, a titolo esemplificativo, in caso di inversione, di cambiamento di corsia, di manovre speciali; m) corretto posizionamento sulla strada: nella giusta corsia, sulle rotonde, in curva, a seconda del tipo di veicolo e delle sue caratteristiche; preposizionamento; n) distanze di sicurezza: mantenimento delle dovute distanze di sicurezza dal veicolo che precede e da quelli a fianco; mantenimento delle dovute distanze dagli altri utenti della strada; o) velocità: rispetto del limite massimo di velocità, adattamento della velocità alle condizioni di traffico/climatiche, eventuale rispetto dei limiti fissati a livello nazionale; guida ad una velocità che permetta l'arresto nel tratto di strada visibile e privo di ostacoli; adattamento della velocità a quella di altri veicoli simili;	9.3.2. Guida attenta ai consumi ed all'ambiente, controllando opportunamente il numero di giri, il cambio delle marce, le frenate e le accelerazioni (solo per le categorie B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E)18; 9.3.3. osservazione: osservazione a 360 gradi; corretto impiego degli specchietti; visuale a lunga e media distanza, nonché a distanza ravvicinata; 9.3.4. precedenze: precedenze agli incroci ed ai raccordi; precedenze in situazioni diverse (ad esempio in caso di inversione, di cambiamento di corsia, di manovre speciali); 9.3.5. corretto posizionamento sulla strada: nella giusta corsia, sulle rotonde, in curva, a seconda del tipo di veicolo e delle sue caratteristiche; preposizionamento; 9.3.6. distanze di sicurezza: mantenimento delle dovute distanze di sicurezza dal veicolo che precede e da quelli a fianco; mantenimento delle dovute distanze dagli altri utenti della strada; 9.3.7. velocità: rispetto del limite massimo di velocità, adattamento della velocità alle condizioni di traffico/climatiche, eventuale rispetto dei limiti fissati a livello nazionale; guida ad una velocità che permetta l'arresto nel tratto di strada visibile e privo di ostacoli; adattamento della velocità a quella di altri veicoli simili; 9.3.8. semafori, segnaletica stradale e segnalazione di condizioni particolari:	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

p) semafori, segnaletica stradale e segnalazione di condizioni particolari: corretto comportamento ai semafori; rispetto dei comandi impartiti dagli agenti del traffico; rispetto della segnaletica stradale (divieto e obbligo); rispetto della segnaletica orizzontale; q) segnalazione: effettuare le necessarie segnalazioni, nei tempi e nei modi opportuni; corretto impiego degli indicatori di direzione; comportamento corretto in risposta alle segnalazioni effettuate dagli altri utenti della strada; r) frenata ed arresto: tempestiva riduzione della velocità, frenate ed arresti adeguati alle circostanze; anticipo; s) solo per le categorie C, CE, D, DE utilizzo dei diversi sistemi di frenatura e riduzione della velocità con sistemi diversi da quelli di frenatura.	corretto comportamento ai semafori; rispetto dei comandi impartiti dagli agenti del traffico; rispetto della segnaletica stradale (divieto e obbligo); rispetto della segnaletica orizzontale; 9.3.9. segnalazione: effettuare le necessarie segnalazioni, nei tempi e nei modi opportuni; corretto impiego degli indicatori di direzione; comportamento corretto in risposta alle segnalazioni effettuate dagli altri utenti della strada; 9.3.10. frenata ed arresto: tempestiva riduzione della velocità, frenate ed arresti adeguati alle circostanze; anticipo; utilizzo dei diversi sistemi di frenatura (solo per le categorie C, CE, D, DE); riduzione della velocità con sistemi diversi da quelli di frenatura (solo per le categorie C, CE, D, DE).	
ART. 15 *(Durata e luogo della prova)* 1. La durata della prova e la distanza percorsa devono essere sufficienti per consentire la valutazione della capacità e dei comportamenti di cui presente allegato. La durata della prova su strada non deve in ogni caso essere inferiore a venticinque minuti per le categorie AM, A, A1, A2, B, B1 e BE e a quarantacinque minuti per tutte le altre categorie. I periodi indicati non comprendono il tempo	**Allegato II D.Lgs. n. 59/2011** 10. Durata della prova La durata della prova e la distanza percorsa devono essere sufficienti per consentire la valutazione della capacità e dei comportamenti di cui alla lettera B del presente allegato. La durata della prova su strada non deve in ogni caso essere inferiore a 25 minuti per le categorie A, A1, A2, B, B1 e BE ed a 45 minuti per tutte le altre categorie. I periodi indicati non comprendono il tempo	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

necessario per accogliere il candidato, per predisporre il veicolo, per il controllo tecnico dello stesso ai fini della sicurezza stradale, per le manovre particolari e per comunicare il risultato della prova pratica. 2. La parte di prova di valutazione riservata alle manovre particolari può essere effettuata su di un apposito percorso di prova. La parte di prova volta ad esaminare il comportamento nel traffico è condotta, se possibile, su strade al di fuori del centro abitato, su superstrade ed autostrade, o simili, nonché sui diversi tipi di strada urbana, quali zone residenziali, zone con limiti di velocità fissati a 30 e 50 km/h, strade urbane a grande scorrimento, rappresentativi delle diverse difficoltà che i futuri conducenti devono affrontare. La prova deve auspicabilmente essere effettuata in diverse condizioni di traffico. Tutto il periodo di prova deve essere impiegato al meglio per valutare le capacità del candidato nei diversi tipi di traffico e di strade incontrati, che devono essere quanto più vari possibile. 3. La prova pratica si svolge su strade pubbliche.	necessario per accogliere il candidato, per predisporre il veicolo, per il controllo tecnico dello stesso ai fini della sicurezza stradale, per le manovre particolari e per comunicare il risultato della prova pratica. 11. Luogo di prova La parte di prova di valutazione riservata alle manovre particolari può essere effettuata su di un apposito percorso di prova. La parte di prova volta ad esaminare il comportamento nel traffico va condotta, se possibile, su strade al di fuori del centro abitato, su superstrade ed autostrade (o simili), nonché' sui diversi tipi di strada urbana (zone residenziali, zone con limiti di velocità fissati a 30 e 50 km/h, strade urbane a grande scorrimento), rappresentativi delle diverse difficoltà che i futuri conducenti dovranno affrontare. La prova deve auspicabilmente essere effettuata in diverse condizioni di traffico. Tutto il periodo di prova deve essere impiegato al meglio per valutare le capacità del candidato nei diversi tipi di traffico e di strade incontrati, che dovranno essere quanto più vari possibile.	
ART. 16	**Allegato II del D.Lgs. n. 59/2011**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

(Conoscenze, capacità e comportamenti necessari per la guida di un veicolo a motore) 1. Chiunque si trovi alla guida di un veicolo a motore deve in ogni momento possedere conoscenze, capacità e comportamenti descritti nella Sezione I del presente Allegato, in modo da poter: a) riconoscere i pericoli del traffico e valutarne la gravità; b) essere in controllo del proprio veicolo, in modo da non originare situazioni pericolose e da poter reagire prontamente trovandovisi invece coinvolto; c) rispettare il codice della strada e, in particolare, le disposizioni volte a prevenire gli incidenti ed a mantenere il traffico scorrevole; d) individuare i principali guasti tecnici nel proprio veicolo, in particolare quelli che potrebbero avere ripercussioni sulla sicurezza, e porvi adeguato rimedio; e) tenere conto di tutti i fattori che possono influenzare il comportamento al volante, quali assunzione di alcool, stanchezza, disturbi della vista, e simili, rimanendo così nel pieno possesso di tutte le facoltà necessarie per garantire la sicurezza della guida; f) contribuire alla sicurezza di tutti gli utenti della strada, soprattutto dei più vulnerabili.	**II. CONOSCENZE, CAPACITÀ E COMPORTAMENTI NECESSARI PER LA GUIDA DI UN VEICOLO A MOTORE** Chiunque si trovi alla guida di un veicolo a motore deve in ogni momento possedere conoscenze, capacità e comportamenti descritti nei punti da 1 a 9, in modo da poter: - riconoscere i pericoli del traffico e valutarne la gravità, - essere in controllo del proprio veicolo, in modo da non originare situazioni pericolose e da poter reagire prontamente trovandovisi invece coinvolto, - rispettare il codice della strada ed in particolare le disposizioni volte a prevenire gli incidenti ed a mantenere il traffico scorrevole, - individuare i principali guasti tecnici nel proprio veicolo, in particolare quelli che potrebbero avere ripercussioni sulla sicurezza, e porvi adeguato rimedio, - tenere conto di tutti i fattori che possono influenzare il comportamento al volante (alcool, stanchezza, disturbi della vista, ecc.), rimanendo così nel pieno possesso di tutte le facoltà necessarie per garantire la sicurezza della guida,	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

2. Con decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono disciplinati: a) contenuti e modalità di svolgimento delle prove di controllo delle cognizioni e delle prove di verifica delle capacità e dei comportamenti, per ogni categoria di patente o di abilitazione; b) i contenuti e le procedure della prova di verifica delle capacità e dei comportamenti per l'accesso graduale di titolare di patente di categoria A1 o A2 alle categorie A2 o A, assicurando la verifica delle capacità e dei comportamenti di cui all'articolo 11; c) i contenuti della prova di capacità e di comportamento comprendente almeno le manovre di accelerazione, decelerazione, retromarcia, frenata, spazio di frenata, cambio di corsia, frenata/schivata, oscillazione di un rimorchio, sgancio di un rimorchio dal veicolo a motore e riaggancio allo stesso, parcheggio.	- contribuire alla sicurezza di tutti gli utenti della strada, soprattutto dei più esposti ed indifesi, dimostrando il dovuto rispetto per il prossimo.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

ALLEGATO V.5

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
ART. 1 (*Dipendenti del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con funzioni di esaminatori*) 1. Ferme restando le autorizzazioni ad effettuare esami di guida rilasciate in conformità alla normativa dell'Unione europea anteriormente al 19 gennaio 2013 e le autorizzazioni ad effettuare esami di guida di cui all'articolo 2, gli esami di idoneità per il conseguimento della patente di guida anche all'esito del procedimento di revisione, e dei certificati di abilitazione professionale per la guida di filoveicoli e per il trasporto delle merci pericolose (ADR), nonché le prove per il conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA e KB e della carta di qualificazione del conducente sono effettuati dai dipendenti in servizio presso il Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo il quadro di riferimento descritto nella tabella allegata all'articolo 2 dell'Allegato I.2. 2. Con il Regolamento da adottarsi ai	**Art. 332 Reg. Es. Cds (DPR 495/1992)** (*Competenze dei dipendenti del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in materia di esami di idoneità*) 1. Ferme restando le autorizzazioni ad effettuare esami di guida rilasciate in conformità alla normativa dell'Unione europea anteriormente al 19 gennaio 2013 e le autorizzazioni ad effettuare esami di guida di cui all'Allegato IV, paragrafo 2-bis, punti 2-bis.1, 2-bis.2 e 2-bis.3, del decreto legislativo 18 aprile 2011, n. 59, gli esami di idoneità di cui agli articoli 118, 121, 128 e 168 del codice, nonché le prove per il conseguimento del certificato di abilitazione professionale di tipo KA e KB e della carta di qualificazione del conducente sono effettuati dai dipendenti in servizio presso il Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo il quadro di riferimento di cui alla tabella IV.1, che fa parte integrante del presente regolamento.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

sensi dell’art. ..., sono disciplinate le competenze dei dipendenti del Dipartimento per i trasporti e la navigazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con funzione di esaminatori. 3. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono determinate le modalità di effettuazione dei corsi di qualificazione iniziale, di formazione periodica e degli esami per l'abilitazione del personale di cui al comma 2 dell’articolo 5.II.3 del codice, adibito alla funzione di esaminatore nelle prove di controllo delle cognizioni. 4. Con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono definiti i contenuti del corso di qualificazione iniziale del personale adibito alla funzione di esaminatore nelle prove di verifica delle capacità e dei comportamenti, e delle competenze a cui gli stessi sono finalizzati. Con lo stesso decreto sono, altresì, disciplinate le condizioni soggettive necessarie per la frequenza dei suddetti corsi nonché i contenuti e le procedure dell'esame finale. La competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede a un controllo di qualità sul predetto personale e a una formazione periodica dello stesso, secondo modalità e programmi indicati dal Capo Dipartimento del medesimo Ministero.	**Art. 121** 4. Nel regolamento sono determinati i profili professionali dei dipendenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che danno titolo all'effettuazione degli esami di cui al comma 3. 5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono determinate le norme e modalità di effettuazione dei corsi di qualificazione iniziale, di formazione periodica e degli esami per l'abilitazione del personale di cui al comma 3, adibito alla funzione di esaminatore nelle prove di controllo delle cognizioni. 5-bis. I contenuti del corso di qualificazione iniziale del personale di cui al comma 3, adibito alla funzione di esaminatore nelle prove di verifica delle capacità e dei comportamenti, e delle competenze a cui gli stessi sono finalizzati, sono definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Con lo stesso decreto sono altresì disciplinate le condizioni soggettive necessarie per la frequenza dei corsi nonché i contenuti e le procedure dell'esame finale. La competente Direzione generale provvede al controllo di qualità e alla formazione periodica.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

ART. 2 (*Norme minime per gli esaminatori delle prove pratiche di guida*)	**Allegato IV del D.Lgs. n. 59/2011** NORME MINIME PER GLI ESAMINATORI DELLE PROVE PRATICHE DI GUIDA	
1. La persona autorizzata a condurre su un veicolo a motore valutazioni pratiche della prestazione di un candidato deve avere le nozioni, le capacità e le conoscenze: a) pertinenti alla valutazione della prestazione del candidato che aspira all'ottenimento della categoria di patente di guida per cui l'esame è sostenuto. b) relative alla guida e valutazione concernenti: 1) teoria del comportamento al volante; 2) guida previdente e prevenzione degli incidenti; 3) programma su cui vertono i parametri degli esami di guida; 4) requisiti dell'esame di guida; 5) pertinente legislazione relativa alla circolazione stradale, incluse la legislazione pertinente dell'UE e quella nazionale e le linee guida interpretative; a.6) teoria e tecniche di valutazione; a.7) guida prudente. c) capacità di valutazione relativa alla capacità di osservare accuratamente, controllare e valutare la prestazione globale del candidato, segnatamente: c) capacità di osservare accuratamente, controllare e valutare la prestazione globale del candidato, segnatamente:	1. Competenze richieste all'esaminatore di guida 1.1. La persona autorizzata a condurre su un veicolo a motore valutazioni pratiche della prestazione di un candidato deve avere le nozioni, le capacità e le conoscenze relative alle materie elencate nei punti da 1.2. a 1.6. 1.2. Le competenze dell'esaminatore devono essere pertinenti alla valutazione della prestazione del candidato che aspira all'ottenimento della categoria di patente di guida per cui l'esame è sostenuto. 1.3. Nozioni e conoscenze relative alla guida e valutazione: - teoria del comportamento al volante; - guida previdente e prevenzione degli incidenti; - programma su cui vertono i parametri degli esami di guida; - requisiti dell'esame di guida; - pertinente legislazione relativa alla circolazione stradale, incluse la legislazione pertinente dell'UE e quella nazionale e le linee guida interpretative; - teoria e tecniche di valutazione; - guida prudente. 1.4. Capacità di valutazione: - capacità di osservare accuratamente, controllare e valutare la prestazione globale del candidato, segnatamente: - il riconoscimento corretto e complessivo delle situazioni pericolose;	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

1. il riconoscimento corretto e complessivo delle situazioni pericolose; 2. l'accurata determinazione della causa e del probabile effetto di tali situazioni; 3. il raggiungimento di competenze e il riconoscimento degli errori; 4. l'uniformità e la coerenza della valutazione; 5. assimilare le informazioni velocemente ed estrapolare i punti fondamentali; 6. prevedere, individuare i problemi potenziali e sviluppare strategie per affrontarli; 7. fornire un feedback tempestivo e costruttivo 2. La persona autorizzata a fungere da esaminatore nelle prove pratiche per una categoria di patente di guida deve essere in grado di guidare ad un livello appropriatamente elevato tale tipo di veicolo a motore. 3. Ai fini dell'idoneità a svolgere la funzione di esaminatore, si tiene conto della qualità del servizio riferita alla capacità di: a) stabilire e comunicare ciò che il candidato può aspettarsi durante l'esame; b) comunicare chiaramente, scegliendo il contenuto, lo stile ed il linguaggio adatti agli interlocutori e al contesto e affrontare le richieste dei	- l'accurata determinazione della causa e del probabile effetto di tali situazioni; - il raggiungimento di competenze e il riconoscimento degli errori; - l'uniformità e la coerenza della valutazione; - assimilare le informazioni velocemente ed estrapolare i punti fondamentali; - prevedere, individuare i problemi potenziali e sviluppare strategie per affrontarli; - fornire un feedback tempestivo e costruttivo. 1.5. Capacità personali di guida: - La persona autorizzata a fungere da esaminatore nelle prove pratiche per una categoria di patente di guida deve essere in grado di guidare ad un livello appropriatamente elevato tale tipo di veicolo a motore. 1.6. Qualità del servizio: - stabilire e comunicare ciò che il candidato può aspettarsi durante l'esame; - comunicare chiaramente, scegliendo il contenuto, lo stile ed il linguaggio adatti agli interlocutori e al contesto e affrontare le richieste dei candidati; - fornire un feedback chiaro sul risultato dell'esame; - trattare i candidati con rispetto e senza discriminazione.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

candidati; c) fornire un feedback chiaro sul risultato dell'esame; d) trattare i candidati con rispetto e senza discriminazione. 4. Ai fini dell'idoneità a svolgere la funzione di esaminatore è richiesta la conoscenza di nozioni della tecnica e della fisica dei veicoli, in particolare: a) conoscenza della tecnica dei veicoli come sterzo, pneumatici, freni, luci, specialmente per i motocicli e i veicoli pesanti; b) sicurezza di carico; c) conoscenza delle caratteristiche fisiche del veicolo, come velocità, attrito, dinamica, energia. d) guida attenta ai consumi e rispettosa dell'ambiente	1.7. Nozioni della tecnica e della fisica dei veicoli: - conoscenza della tecnica dei veicoli come sterzo, pneumatici, freni, luci, specialmente per i motocicli e i veicoli pesanti; - sicurezza di carico; - conoscenza delle caratteristiche fisiche del veicolo, come velocità, attrito, dinamica, energia. 1.8. Guida attenta ai consumi e rispettosa dell'ambiente	
ART. 3 *(Condizioni generali)* 1. Un esaminatore di guida per la patente di categoria B, AM e A1: a) deve essere titolare di una patente di guida di categoria B da almeno tre anni; b) deve avere compiuto almeno ventitré anni di età; c) deve aver superato la formazione iniziale prevista all'articolo 5, comunque, conformarsi in seguito, essersi conformato alle disposizioni dell'articolo 6 per quanto riguarda la	2. Condizioni generali 2.1. Un esaminatore di guida per la patente di categoria B 1: a) deve essere titolare di una patente di guida di categoria B da almeno 3 anni; b) deve avere compiuto almeno 23 anni di età; c) deve aver superato la formazione iniziale prevista al punto 3 del presente allegato e, in seguito, essersi conformato alle disposizioni del punto 4 del presente allegato per quanto riguarda la garanzia di qualità e la formazione continua;	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

garanzia di qualità e la formazione continua; d) deve aver ultimato un'istruzione professionale che porti almeno al completamento del livello 3 come definito dall'allegato IV, punto 2., n.1, lettera d), della direttiva 2025/2205 del Parlamento europeo e del Consiglio 22 ottobre 2025; e) non può lavorare contemporaneamente come insegnante o istruttore di guida in una scuola guida. 2. Un esaminatore di guida per le patenti delle altre categorie: a) deve essere titolare di una patente della categoria corrispondente a quella per la quale svolge l'attività di esaminatore, ovvero essere in possesso di diploma di laurea in ingegneria del vecchio ordinamento o di laurea specialistica o magistrale in ingegneria; b) deve aver superato la formazione iniziale prevista all'articolo, comunque, conformarsi alle disposizioni dell'articolo 6 per quanto riguarda la garanzia di qualità e la formazione continua; c) deve essere stato esaminatore di guida per la patente di categoria B e aver esercitato tale funzione per almeno tre anni; a tale durata si può derogare a condizione che l'esaminatore dimostri di possedere un'esperienza di guida di almeno cinque anni nella categoria interessata; d) deve aver completato un'istruzione professionale che porti almeno al completamento del livello 3 come	d) deve aver ultimato un'istruzione professionale che porti almeno al completamento del livello 3 come definito dalla decisione 85/368/CEE del Consiglio, del 16 luglio 1985, relativa alla corrispondenza delle qualifiche di formazione professionale tra gli Stati membri delle Comunità europee; e) non può lavorare contemporaneamente come insegnante o istruttore di guida in una scuola guida. 2.2. Un esaminatore di guida per le patenti delle altre categorie: a) deve essere titolare di una patente della categoria corrispondente a quella per la quale svolge l'attività di esaminatore, ovvero essere in possesso di diploma di laurea in ingegneria del vecchio ordinamento o di laurea specialistica o magistrale in ingegneria 2; b) deve aver superato la formazione iniziale prevista al punto 3N del presente allegato e, in seguito, essersi conformato alle disposizioni del punto 4 del presente allegato per quanto riguarda la garanzia di qualità e la formazione continua; c) deve essere stato esaminatore di guida per la patente di categoria B e aver esercitato tale funzione per almeno tre anni; a tale durata si può derogare a condizione che l'esaminatore; - dimostri di possedere un'esperienza di guida di almeno cinque anni nella categoria interessata; d) deve aver completato	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

definito come definito dall'allegato IV, punto 2., n.1, lettera d), della direttiva 2025/2205 del Parlamento europeo e del Consiglio 22 ottobre 2025; e) non può lavorare contemporaneamente come insegnante o istruttore di guida in una scuola guida.	un'istruzione professionale che porti almeno al completamento del livello3 come definito dalla decisione 85/368/CEE; e) non può lavorare contemporaneamente come insegnante o istruttore di guida in una scuola guida.	
ART. 4 *(Qualifica iniziale)* 1. Ai fini dell'idoneità allo svolgimento della funzione di esaminatore nelle prove di guida, è necessario frequentare un corso di formazione iniziale, finalizzato all'acquisizione delle competenze di cui all'articolo 1. 2. Al termine della formazione iniziale, il candidato al conseguimento dell'abilitazione di esaminatore nelle prove di guida deve superare un esame finale, inteso a valutare, in un modo pedagogicamente adeguato, le competenze della persona ai sensi dell'articolo 2, con particolare riferimento al comma 2. La procedura d'esame deve comprendere sia una componente teorica sia una componente pratica.	3. Qualifica iniziale 3.1. Formazione iniziale 3.1.1 Prima che una persona possa fungere da esaminatore nelle prove di guida, essa deve frequentare un corso di formazione iniziale, i cui contenuti e procedure sono disciplinati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 121, comma 5-bis, del Codice della strada, come introdotto dal presente decreto legislativo, in modo da possedere le competenze di cui al punto1. 3.2. Esami 3.2.1. Al termine della formazione iniziale, il candidato al conseguimento dell'abilitazione di esaminatore nelle prove di guida deve superare un esame finale, i cui contenuti e procedure sono definiti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui di cui all'articolo 121, comma 5-bis, del Codice della strada, come introdotto dal presente decreto legislativo. L'esame è inteso intese a valutare, in un modo pedagogicamente adeguato, le competenze della persona ai sensi del punto 1, in particolare del punto 1.4. La procedura d'esame deve comprendere sia una componente teorica sia una	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	componente pratica. Se del caso, si può fare ricorso ad una valutazione informatizzata.	
ART. 5 *(Garanzia di qualità e formazione continua)* 1. Il competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti istituisce un sistema di garanzia di qualità per assicurare il mantenimento del livello degli esaminatori di guida. 2. Il sistema di garanzia di qualità comprende la supervisione degli esaminatori sul lavoro, il loro perfezionamento e riaccreditamento, il loro sviluppo professionale continuo, nonché la valutazione periodica dei risultati degli esami di guida da essi effettuati, anche sotto il profilo di una valutazione corretta e coerente. 3. Il competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede a che ogni esaminatore sia oggetto di un accertamento annuale mediante uso del predetto sistema di garanzia di qualità di cui al comma 2. Provvede inoltre a che ciascun esaminatore sia osservato, una volta ogni cinque anni, durante l'effettuazione degli esami per un tempo minimo complessivo di almeno mezza giornata, in modo da consentire l'osservazione di vari esami. In caso di individuazione di	4. Garanzia di qualità e formazione continua 4.1. Garanzia di qualità 4.1.1. Il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici istituisce un sistema di garanzia di qualità per assicurare il mantenimento del livello degli esaminatori di guida. 4.1.2. Il sistema di garanzia di qualità comprende la supervisione degli esaminatori sul lavoro, il loro perfezionamento e riaccreditamento, il loro sviluppo professionale continuo, nonché' la valutazione periodica dei risultati degli esami di guida da essi effettuati, anche sotto il profilo di una valutazione corretta e coerente. 4.1.3. Il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici provvede a che ogni esaminatore sia oggetto di un accertamento annuale mediante uso del predetto sistema di garanzia di qualità di cui al punto 4.1.2. Provvede inoltre a che ciascun esaminatore sia osservato, una volta ogni cinque anni, durante l'effettuazione degli esami per un tempo minimo complessivo di almeno mezza giornata, in modo da consentire l'osservazione di vari esami. In caso di individuazione di problemi sono assunte misure correttive.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

problemi sono assunte misure correttive. 4. Il soddisfacimento del requisito in materia di ispezioni con riguardo agli esami per una categoria implica il soddisfacimento di tale requisito per le altre categorie. 5. Il competente Dipartimento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede a che, al fine del mantenimento dell'abilitazione all'esercizio dell'attività di esaminatore di guida, gli stessi seguano una formazione continua minima a carattere periodico di quattro giorni in un periodo complessivo di due anni, al fine di: a) mantenere e aggiornare le nozioni necessarie e le capacità per effettuare esami; b) sviluppare nuove competenze divenute essenziali per l'esercizio della loro professione; c) garantire che gli esaminatori continuino ad effettuare gli esami in modo equo ed uniforme; nonché una formazione continua minima di almeno cinque giorni complessivi per periodo di cinque anni al fine di sviluppare e mantenere le necessarie capacità pratiche di guida. 5. Il Dipartimento per i trasporti e la navigazione adotta le misure appropriate per garantire che sia prontamente impartita una formazione specifica agli esaminatori il cui operato risulti gravemente	4.1.4. Il soddisfacimento del requisito in materia di ispezioni con riguardo agli esami per una categoria implica il soddisfacimento di tale requisito per le altre categorie. 4.2. Formazione continua 4.2.1. Il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici provvede a che, al fine del mantenimento dell'abilitazione all'esercizio dell'attività di esaminatore di guida, gli stessi seguano una formazione continua minima a carattere periodico di quattro giorni in un periodo complessivo di due anni, al fine di: - mantenere e aggiornare le nozioni necessarie e le capacità per effettuare esami; - sviluppare nuove competenze divenute essenziali per l'esercizio della loro professione; - garantire che gli esaminatori continuino ad effettuare gli esami in modo equo ed uniforme; nonché' una formazione continua minima di almeno cinque giorni complessivi per periodo di cinque anni al fine di sviluppare e mantenere le necessarie capacità pratiche di guida. 4.2.2. Il Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici adotta le misure appropriate per garantire che sia prontamente impartita una formazione specifica agli esaminatori il cui operato risulti gravemente insoddisfacente secondo il sistema di garanzia di qualità esistente.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

insoddisfacente secondo il sistema di garanzia di qualità esistente. 6. La formazione continua può prendere la forma di sessioni di informazione, formazione in aula, apprendimento convenzionale o per via elettronica, e può essere impartita individualmente o in gruppo. Essa può comprendere qualsiasi revisione dei parametri ritenuta opportuna. 7. Gli esaminatori che non abbiano effettuato esami per un periodo di ventiquattro mesi devono sottoporsi ad un'adeguata nuova valutazione prima di essere autorizzati ad effettuare esami di guida. La nuova valutazione può essere eseguita nel quadro del requisito di cui al comma 5.	4.2.3. La formazione continua può prendere la forma di sessioni di informazione, formazione in aula, apprendimento convenzionale o per via elettronica, e può essere impartita individualmente o in gruppo. Essa può comprendere qualsiasi revisione dei parametri ritenuta opportuna. 4.2.4. Gli esaminatori che non abbiano effettuato esami per un periodo di 24 mesi devono sottoporsi ad un'adeguata nuova valutazione prima di essere autorizzati ad effettuare esami di guida. La nuova valutazione può essere eseguita nel quadro del requisito di cui al punto 4.2.1.	

ALLEGATO V.6

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Art. 1 (*Esercizio dell'attività di autoscuola)* 1. Ai fini dell'esercizio dell'attività di scuole per l'educazione stradale,		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

l'istruzione e la formazione dei conducenti di cui all'articolo 188 del codice, le persone fisiche o giuridiche, le società, gli enti possono presentare segnalazione certificata di inizio di attività ai sensi dell'articolo 19-bis, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, ai sensi del comma 5. Il titolare deve avere la proprietà e gestione diretta, personale, esclusiva e permanente dell'esercizio, nonché la gestione diretta dei beni patrimoniali dell'autoscuola, rispondendo del suo regolare funzionamento nei confronti del concedente. Nel caso di apertura di ulteriori sedi per l'esercizio dell'attività di autoscuola, per ciascuna di esse deve essere dimostrato il possesso di tutti i requisiti prescritti, ad eccezione della capacità finanziaria, che deve essere dimostrata per una sola sede. A ciascuna sede deve essere preposto un responsabile didattico che sia in possesso dei requisiti del comma 2, ad eccezione della capacità finanziaria, facente parte dell'organico dell'autoscuola quale dipendente o collaboratore familiare ovvero, nel caso di società di persone o di capitali, quale rispettivamente socio o amministratore. 2. La segnalazione certificata di inizio di attività di cui al comma 1 può essere presentata da chiunque abbia	**Art. 123** 7-bis. L'avvio di attività di un'autoscuola avviene tramite segnalazione certificata di inizio di attività ai sensi dell'articolo 19-bis, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241 (*omissis*) 4. Le persone fisiche o giuridiche, le società, gli enti possono presentare l'apposita dichiarazione di inizio attività. Il titolare deve avere la proprietà e gestione diretta, personale, esclusiva e permanente dell'esercizio, nonché la gestione diretta dei beni patrimoniali dell'autoscuola, rispondendo del suo regolare funzionamento nei confronti del concedente; nel caso di apertura di ulteriori sedi per l'esercizio dell'attività di autoscuola, per ciascuna deve essere dimostrato il possesso di tutti i requisiti prescritti, ad eccezione della capacità finanziaria che deve essere dimostrata per una sola sede, e deve essere preposto un responsabile didattico, in organico quale dipendente o collaboratore familiare ovvero anche, nel caso di società di persone o di capitali, quale rispettivamente socio o amministratore, che sia in possesso dei requisiti di cui al comma 5, ad eccezione della capacità finanziaria.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

compiuto gli anni ventuno e sia in possesso di adeguata capacità finanziaria, di diploma di istruzione di secondo grado e di abilitazione quale insegnante di teoria e istruttore di guida con almeno un'esperienza biennale, maturata negli ultimi cinque anni. Per le persone giuridiche i requisiti richiesti dal presente comma, ad eccezione della capacità finanziaria che deve essere posseduta dalla persona giuridica, sono richiesti al legale rappresentante. 3. La segnalazione certificata di inizio di attività non può essere presentata dai delinquenti abituali, professionali o per tendenza e da coloro che sono sottoposti a misure amministrative di sicurezza personali o alle misure di prevenzione previste dall'articolo 175 del codice. 4. L'autoscuola deve svolgere l'attività di formazione dei conducenti per il conseguimento di patente di qualsiasi categoria, possedere un'adeguata attrezzatura tecnica e didattica e disporre di insegnanti ed istruttori riconosciuti idonei dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che rilascia specifico attestato di qualifica professionale. Qualora più scuole autorizzate si consorzino e costituiscano un centro d'istruzione automobilistica, riconosciuto dal Ministero delle infrastrutture e dei	5. La dichiarazione può essere presentata da chi abbia compiuto gli anni ventuno, risulti di buona condotta e sia in possesso di adeguata capacità finanziaria, di diploma di istruzione di secondo grado e di abilitazione quale insegnante di teoria e istruttore di guida con almeno un'esperienza biennale, maturata negli ultimi cinque anni. Per le persone giuridiche i requisiti richiesti dal presente comma, ad eccezione della capacità finanziaria che deve essere posseduta dalla persona giuridica, sono richiesti al legale rappresentante. 6. La dichiarazione non può essere presentata dai delinquenti abituali, professionali o per tendenza e da coloro che sono sottoposti a misure amministrative di sicurezza personali o alle misure di prevenzione previste dall'art. 120, comma 1. 7. L'autoscuola deve svolgere l'attività di formazione dei conducenti per il conseguimento di patente di qualsiasi categoria, possedere un'adeguata attrezzatura tecnica e didattica e disporre di insegnanti ed istruttori riconosciuti	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

trasporti sulla base dei criteri fissati con apposito decreto del medesimo Ministero, le medesime autoscuole possono demandare, integralmente o parzialmente, al centro di istruzione automobilistica la formazione dei conducenti per il conseguimento di tutte le categorie di patenti, anche speciali, fatta eccezione per quella di categoria B, e dei documenti di abilitazione e di qualificazione professionale. Nei casi di cui al presente comma, le dotazioni complessive, in personale e in attrezzature, delle singole autoscuole consorziate possono essere adeguatamente ridotte.	idonei dal Ministero dei trasporti, che rilascia specifico attestato di qualifica professionale. Qualora più scuole autorizzate si consorzino e costituiscano un centro di istruzione automobilistica, riconosciuto dall'ufficio provinciale della Direzione generale della M.C.T.C. Secondo criteri uniformi fissati con decreto del Ministro dei trasporti, le medesime autoscuole possono demandare, integralmente o parzialmente, al centro di istruzione automobilistica la formazione dei conducenti per il conseguimento di tutte le categorie di patenti, anche speciali, fatta eccezione per quella di categoria B, e dei documenti di abilitazione e di qualificazione professionale. In caso di applicazione del periodo precedente, le dotazioni complessive, in personale e in attrezzature, delle singole autoscuole consorziate possono essere adeguatamente ridotte. Il corso di formazione, presso un'autoscuola, frequentato da parte del titolare di patente A1 o A2 e svolto ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida, nelle condizioni ivi previste, consente il conseguimento, rispettivamente, della patente A2 o A senza il sostenimento di un esame di guida.	
5. L'avvio di attività di un'autoscuola avviene tramite segnalazione certificata di inizio di attività ai sensi dell'articolo 19-bis, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, trasmessa per via telematica allo Sportello unico delle attività produttive istituito presso il comune territorialmente competente in ragione della sede dell'autoscuola stessa. Ai fini delle verifiche preventive relative alla disponibilità del parco veicolare ai sensi del comma 4, per ciascuno Sportello unico delle attività produttive è	7-bis. L'avvio di attività di un'autoscuola	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

assicurata una specifica funzionalità di accesso e consultazione dell'archivio nazionale dei veicoli. Gli autoveicoli del parco veicolare delle autoscuole o dei centri di istruzione devono essere muniti del contrassegno di cui all'articolo 96 del codice.. 6. I corsi di formazione degli insegnanti e degli istruttori delle autoscuole sono organizzati: a) dalle autoscuole che svolgono l'attività di formazione dei conducenti per il conseguimento di qualsiasi categoria di patente ovvero dai centri di istruzione automobilistica riconosciuti per la formazione integrale; b) da soggetti accreditati dalle regioni o dalle province autonome di Trento e di Bolzano, sulla base della disciplina quadro di settore definita con apposita intesa stipulata in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano nonché dei criteri specifici dettati con i decreti di cui all'articolo 188, comma 5 del codice. 7. Le autoscuole possono svolgere, oltre all'attività di insegnamento alla guida, anche tutte quelle pratiche	avviene tramite segnalazione certificata di inizio di attività ai sensi dell'articolo 19-bis, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241, trasmessa per via telematica allo Sportello unico delle attività produttive istituito presso il comune territorialmente competente in ragione della sede dell'autoscuola stessa. Ai fini delle verifiche preventive relative alla disponibilità del parco veicolare ai sensi del comma 7, per ciascuno Sportello unico delle attività produttive è assicurata una specifica funzionalità di accesso e consultazione dell'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 226, commi 5, 6 e 7. 10-bis. I corsi di formazione degli insegnanti e degli istruttori delle autoscuole, di cui al comma 10, sono organizzati: a) dalle autoscuole che svolgono l'attività di formazione dei conducenti per il conseguimento di qualsiasi categoria di patente ovvero dai centri di istruzione automobilistica riconosciuti per la formazione integrale; b) da soggetti accreditati dalle regioni o	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

necessarie per il conseguimento dell'idoneità alla guida e per il rilascio delle patenti e dei documenti di abilitazione e di qualificazione professionale, comprese le relative certificazioni e nonché tutte le altre pratiche relative alle patenti di guida, come previsto agli articoli 6, 7 e 8 della legge 8 agosto 1991, n. 264. 8. Nel regolamento da adottarsi ai sensi dell'art. .... Sono stabilite le modalità per la segnalazione certificata di inizio attività, fermo restando quanto previsto dal comma 5. Con lo stesso regolamento saranno dettate norme per lo svolgimento, da parte degli enti pubblici non economici, dell'attività di consulenza, secondo la legge 8 agosto 1991, n. 264.	dalle province autonome di Trento e di Bolzano, sulla base della disciplina quadro di settore definita con l'intesa stipulata in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano il 20 marzo 2008, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 18 del 23 gennaio 2009, nonché dei criteri specifici dettati con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui al comma 10. **Decreto ministeriale 17/05/1995, n. 317 recante "Regolamento recante la disciplina dell'attività delle autoscuole"** **Art. 1** 1. Le autoscuole possono svolgere, oltre all'attività di insegnamento alla guida, così come previsto all'art. 335 del regolamento di esecuzione del codice della strada, anche tutte quelle pratiche necessarie per il conseguimento dell'idoneità alla guida e per il rilascio delle patenti e dei documenti di abilitazione e di qualificazione professionale, comprese le relative certificazioni e nonché tutte le altre pratiche relative alle patenti di guida, come previsto agli articoli 6, 7 e 8 della legge 8 agosto 1991, n. 264. **Art. 123**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	13. Nel regolamento saranno stabilite le modalità per la dichiarazione di inizio attività, fermo restando quanto previsto dal comma 7-bis. Con lo stesso regolamento saranno dettate norme per lo svolgimento, da parte degli enti pubblici non economici, dell'attività di consulenza, secondo la legge 8 agosto 1991, n. 264.	
Art. 2 *(Vigilanza sulle autoscuole e misure disciplinari)* 1. L'attività dell'autoscuola è sospesa per un periodo da uno a tre mesi quando: a) l'attività dell'autoscuola non si svolga regolarmente; b) il titolare non provveda alla sostituzione degli insegnanti o degli istruttori che non siano più ritenuti idonei dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti; c) il titolare non ottemperi alle disposizioni date dal competente ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ai fini del regolare funzionamento dell'autoscuola. 2. L'autorizzazione all'esercizio dell'autoscuola è revocato quando: a) siano venuti meno la capacità finanziaria e i requisiti morali del titolare; b) venga meno l'attrezzatura tecnica e didattica dell'autoscuola;	**Art. 123** 8. L'attività dell'autoscuola è sospesa per un periodo da uno a tre mesi quando: a) l'attività dell'autoscuola non si svolga regolarmente; b) il titolare non provveda alla sostituzione degli insegnanti o degli istruttori che non siano più ritenuti idonei dal competente ufficio provinciale della Direzione generale della M.C.T.C.; c) il titolare non ottemperi alle disposizioni date dall'ufficio provinciale della Direzione generale della M.C.T.C. ai fini del regolare funzionamento dell'autoscuola. 9. L'esercizio dell'autoscuola è revocato quando:	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

c) siano stati adottati più di due provvedimenti di sospensione in un quinquennio. 3. In caso di revoca per sopravvenuta carenza dei requisiti morali del titolare, a quest'ultimo è parimenti revocata l'idoneità tecnica. L'interessato può conseguire una nuova idoneità trascorsi cinque anni dalla revoca o a seguito di intervenuta riabilitazione. 4. L'istruzione o la formazione dei conducenti impartita in forma professionale o, comunque, a fine di lucro al di fuori di quanto disciplinato dal presente articolo costituisce esercizio abusivo dell'attività di autoscuola. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 114, in caso di esercizio abusivo dell'attività di autoscuola si applicano le disposizioni del comma 3. 5. Lo svolgimento dei corsi di formazione di insegnanti e di istruttori di cui all'art. 1 comma 6 è sospeso dalla regione territorialmente competente o dalle province autonome di Trento e di Bolzano, in relazione alla sede del soggetto che svolge i corsi: a) per un periodo da uno a tre mesi, quando il corso non si tiene regolarmente; b) per un periodo da tre a sei mesi, quando il corso si tiene in carenza	a) siano venuti meno la capacità finanziaria e i requisiti morali del titolare; b) venga meno l'attrezzatura tecnica e didattica dell'autoscuola; d) siano stati adottati più di due provvedimenti di sospensione in un quinquennio. 9-bis. In caso di revoca per sopravvenuta carenza dei requisiti morali del titolare, a quest'ultimo è parimenti revocata l'idoneità tecnica. L'interessato potrà conseguire una nuova idoneità trascorsi cinque anni dalla revoca o a seguito di intervenuta riabilitazione. 11-bis. L'istruzione o la formazione dei conducenti impartita in forma professionale o, comunque, a fine di lucro al di fuori di quanto disciplinato dal presente articolo costituisce esercizio abusivo dell'attività di autoscuola. Chiunque esercita o concorre ad esercitare abusivamente l'attività di autoscuola è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 11.108 a € 16.661. Si applica inoltre il disposto del comma 9-bis del presente articolo. 11-ter. Lo svolgimento dei corsi di formazione di insegnanti e di istruttori di cui al comma 10 è sospeso dalla regione territorialmente competente o dalle province autonome di Trento e di Bolzano,	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

dei requisiti relativi all'idoneità dei docenti, alle attrezzature tecniche e al materiale didattico. c) per un ulteriore periodo da sei a dodici mesi nel caso di reiterazione, nel triennio, delle ipotesi di cui alle lettere a) e b). 6. La regione territorialmente competente o le province autonome di Trento e di Bolzano dispongono la revoca dell'esercizio dell'attività di svolgimento di corsi di formazione per insegnanti e istruttori per i soggetti a carico dei quali, nei due anni successivi all'adozione di un provvedimento di sospensione ai sensi del comma 5, lettera c), è adottato un ulteriore provvedimento di sospensione ai sensi delle lettere a) e b) del medesimo comma.	in relazione alla sede del soggetto che svolge i corsi: a) per un periodo da uno a tre mesi, quando il corso non si tiene regolarmente; b) per un periodo da tre a sei mesi, quando il corso si tiene in carenza dei requisiti relativi all'idoneità dei docenti, alle attrezzature tecniche e al materiale didattico; c) per un ulteriore periodo da sei a dodici mesi nel caso di reiterazione, nel triennio, delle ipotesi di cui alle lettere a) e b) 18. 11-*quater*. La regione territorialmente competente o le province autonome di Trento e di Bolzano dispongono l'inibizione alla prosecuzione dell'attività per i soggetti a carico dei quali, nei due anni successivi all'adozione di un provvedimento di sospensione ai sensi della lettera c) del comma 11-ter, è adottato un ulteriore provvedimento di sospensione ai sensi delle lettere a) e b) del medesimo comma.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

ALLEGATO VI.1

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 1 *Dimensioni dei veicoli in generale* 1. Fatto salvo quanto previsto dagli articoli 3 e 5, ogni veicolo delle categorie M, N e O e i loro complessi di veicoli, compresi i loro carichi, hanno: a) larghezza massima non eccedente 2,55 m; nel computo di tale larghezza non sono comprese le sporgenze dovute ai retrovisori, purché mobili; b) altezza massima non eccedente 4,00 m; per gli autobus e i filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani circolanti su itinerari prestabiliti tale altezza può essere di 4,30 m; c) una lunghezza massima, compresi se del caso gli organi di traino: 1) per veicolo a motore diverso da un autobus: 12,00 m; 2) per rimorchio: 12,00 m; 3) per il semirimorchio:	**Art. 61** 1. Fatto salvo quanto disposto nell'art. 10 e nei commi successivi del presente articolo, ogni veicolo compreso il suo carico deve avere: a) larghezza massima non eccedente 2,55 m; nel computo di tale larghezza non sono comprese le sporgenze dovute ai retrovisori, purché mobili; b) altezza massima non eccedente 4 m; per gli autobus e i filobus destinati a servizi pubblici di linea urbani e suburbani circolanti su itinerari prestabiliti è consentito che tale altezza sia di 4,30 m; c) lunghezza totale, compresi gli organi di traino, non eccedente 12 m, con l'esclusione dei semirimorchi, per i veicoli isolati. (*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	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

15,54 m, con 2,04 m di raggio di montaggio frontale massimo e 13,50 m di avanzamento massimo sull'asse della ralla rispetto alla parte posteriore del semirimorchio; 4) per autoarticolato: 18 m, a condizione che l'avanzamento dell'asse della ralla, misurato orizzontalmente, rispetto alla parte posteriore del semirimorchio, risulti non superiore a 13,50 m e, rispetto ad un punto qualsiasi della parte anteriore del semirimorchio, risulti non superiore a 2,04 m. Qualora non si verifichi anche una sola delle dette condizioni, la lunghezza degli autoarticolati non può superare 16,50 m; 5) per autotreno: 18,75 m; 6) per autosnodato: 18,75 m; 7) per autobus a due assi: 13,50 m; 8) per autobus aventi più di due assi: 15,00 m; 9) per autobus con rimorchio: 18,75 m.	caricate, al trasporto intermodale strada-rotaia e strada-mare e, sempre che siano rispettati gli altri limiti stabiliti nel regolamento; **Art. 216 Reg. es. Cds (DPR 495/1992)** 1. La lunghezza massima di 16,50 m è consentita per gli autoarticolati in cui l'avanzamento dell'asse della ralla, misurato orizzontalmente, rispetto alla parte posteriore del semirimorchio, risulti non superiore a 12,00 m e, rispetto ad un punto qualsiasi della parte anteriore del semirimorchio, risulti non superiore a 2,04 m. Qualora non si verifichi anche una sola delle dette condizioni, la lunghezza degli autoarticolati non può superare 15,50 m, fermo restando quanto stabilito in proposito dalla direttiva 85/3/CEE e successive modificazioni. 2. La lunghezza massima di 18,35 m è consentita per gli autotreni ed i filotreni che presentano una distanza massima di 15,65 m, misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra l'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e l'estremità posteriore del rimorchio del veicolo combinato, meno la distanza fra la parte posteriore del veicolo a motore e la parte anteriore del rimorchio nonché una distanza massima di 16,00 m, sempre misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra l'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e l'estremità posteriore del rimorchio del veicolo combinato. Qualora non si verifichi anche una sola delle dette condizioni, la lunghezza degli autotreni e dei filotreni non può superare 18,00 m, fermo restando quanto stabilito in proposito dalla direttiva 85/3/CEE e successive modificazioni. 3. Il Ministro dei trasporti, con decreto emesso di concerto con il Ministro dei	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	lavori pubblici può determinare per gli autoarticolati, per gli autotreni e per i filotreni valori dimensionali diversi da quelli indicati ai commi 1 e 2. **Art. 61** 1. (*omissis*) Nel computo della suddetta lunghezza non sono considerati i retrovisori, purché mobili. Gli autobus da noleggio, da gran turismo e di linea possono essere dotati di strutture portasci, portabiciclette o portabagagli applicate a sbalzo posteriormente o, per le sole strutture portabiciclette, anche anteriormente, secondo direttive stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri. (*omissis*)	
2. Qualora ad un autobus siano aggiunte sovrastrutture amovibili quali portascì, portabiciclette e portabagagli, la lunghezza del veicolo, sovrastrutture comprese, non supera la lunghezza massima prevista al comma 1, lettera c). 3. Le strutture portabagagli, portascì e portabiciclette, omologate in conformità alle Norme ONU (UNECE) vigenti possono essere montate posteriormente a sbalzo e poggianti sul gancio di traino sui	**Art. 61** 1. (*omissis*) I veicoli o complessi di veicoli che sono equipaggiati con cabine allungate o con dispositivi aerodinamici rispondenti ai requisiti di omologazione previsti dalla normativa europea possono superare le lunghezze totali previste dal presente articolo nel rispetto, comunque, di quanto prescritto al comma 5. Tali dispositivi devono essere piegati, ritratti o rimossi, a cura del conducente, ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente o, su strade urbane ed extraurbane con limite di velocità inferiore o uguale a 50 km/h, in presenza di altri utenti della strada vulnerabili. L'uso dei	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

veicoli a motore della categoria M_1 e N_1, secondo le disposizioni adottate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con proprio decreto. La larghezza delle strutture amovibili non supera la larghezza massima del veicolo e il suo carico rispetta quanto previsto dall'articolo 58. 4. I veicoli o i complessi di veicoli delle categorie N e O che sono equipaggiati con cabine allungate o con dispositivi aerodinamici rispondenti ai requisiti di omologazione previsti dalla normativa unionale possono superare le lunghezze totali previste dal presente articolo nel rispetto, comunque, di quanto prescritto al comma 1. Tali dispositivi devono essere piegati, ritratti o rimossi, a cura del conducente, ove sia a rischio la sicurezza di altri utenti della strada o del conducente o, su strade urbane ed extraurbane con limite di velocità inferiore o uguale a 50 km/h, in presenza di altri utenti della strada vulnerabili. L'uso dei dispositivi aerodinamici deve essere comunque compatibile con le operazioni di trasporto intermodali e, in ogni caso,	dispositivi aerodinamici deve essere comunque compatibile con le operazioni di trasporto intermodali e, in ogni caso, allorché ritratti o piegati, i dispositivi non devono superare di oltre 20 cm la lunghezza totale del veicolo o del complesso di veicoli privo di tali dispositivi. 4. La larghezza massima dei veicoli per trasporto di merci deperibili in regime di temperatura controllata (ATP) può raggiungere il valore di 2,60 m, escluse le sporgenze dovute ai retrovisori, purché mobili. **Art. 216 Reg. es. Cds (DPR 495/1992)** 1. Ogni veicolo a motore, o complesso di veicoli, compreso il relativo carico, deve potersi inscrivere in una corona circolare (fascia d'ingombro) di raggio esterno 12,50 m e raggio interno 5,30 m. Per i complessi di veicoli deve, inoltre, essere verificata la condizione di inscrizione del complesso entro la zona racchiusa dalla curva di minor raggio descritta dal veicolo trattore, nonché la possibilità di transito su curve altimetriche della superficie stradale. 2. Ai veicoli impiegati per il trasferimento di carrozzerie prive di carico utile, riconosciute idonee per il trasporto di merci deperibili in regime di temperatura controllata (ATP), che soddisfano le condizioni del comma 1, si applica, nei soli confronti delle predette carrozzerie, il limite per la larghezza massima prevista all'articolo 61, comma 4, del codice.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

allorché ritratti o piegati, i dispositivi non devono superare di oltre 20 cm la lunghezza totale del veicolo o del complesso di veicoli privo di tali dispositivi. 5. La larghezza massima dei veicoli delle categorie N e O dotati di carrozzeria con pareti isolate di spessore pari ad almeno 45 mm e con codice carrozzeria 04 o 05 secondo la normativa unionale o le cui sovrastrutture fisse o mobili siano specialmente attrezzate per il trasporto di merci a temperatura controllata e in cui lo spessore di ciascuna delle pareti laterali, compreso l'isolamento, sia almeno pari a 45 mm, può raggiungere il valore di 2,60 m escluse le sporgenze dovute ai retrovisori, purché mobili. 6. Ogni veicolo a motore o complessi di veicoli in movimento si inscrive in una corona circolare dal raggio esterno di 12,50 m e dal raggio interno di 5,30 m nel rispetto di quanto previsto dalla normativa unionale per le prescrizioni di manovrabilità.	(*omissis*) **Art. 61** 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. 6. I veicoli che per specifiche esigenze funzionali superano, da soli o compreso il loro carico, i limiti di sagoma stabiliti nei precedenti commi possono essere ammessi alla circolazione come veicoli o trasporti eccezionali se rispondenti alle apposite norme contenute nel regolamento. **Classificazione dei veicoli** **REGOLAMENTO (UE) N. 168/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO** ***ALLEGATO I*** **Categoria** / **Nome della categoria** / **Criteri comuni d** L1e-L7e / Tutti / i(1) / lunghezza ≤ **Art. 50** 2. I velocipedi non possono superare 1,30 m di	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

7. Gli autosnodati e i filosnodati destinati a sistemi di trasporto rapido di massa possono raggiungere la lunghezza massima di 24 metri su itinerari in corsia riservata autorizzati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. 8. I veicoli delle categorie N e O che per specifiche esigenze funzionali superano, da soli o compreso il loro carico, i limiti dimensionali stabiliti nei precedenti commi possono essere ammessi alla circolazione come veicoli o trasporti eccezionali se rispondenti alle apposite norme contenute nel presente Allegato. 9. Per le macchine mobili non stradali e le macchine operatrici si applicano i limiti dei veicoli delle categorie N e O. 10. Per i veicoli della categoria L le dimensioni limite sono le seguenti in relazione alla	larghezza, 3,5 m di lunghezza e 2,20 m di altezza. I velocipedi adibiti al trasporto di merci devono avere un piano di carico approssimativamente piano e orizzontale, aperto o chiuso, corrispondente al seguente criterio: lunghezza del piano di carico × larghezza del piano di carico ≥ 0,3 × lunghezza del veicolo × larghezza massima del veicolo. **Art. 2 del Decreto del 18 agosto 2022 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili recante "Normativa tecnica relativa ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica".** (*omissis*) Le dimensioni massime dei monopattini elettrici sono: 2.000 mm di lunghezza; 750 mm di larghezza nel suo punto più largo, compreso il manubrio ed esclusi gli eventuali indicatori di svolta; 1.500 mm di altezza. (*omissis*)	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

categoria internazionale: a) lunghezza ≤ 4 000 mm o ≤ 3 000 mm per i veicoli L_{6e-B} o ≤ 3 700 mm per i veicoli L_{7e-C}; b) larghezza ≤ 2 000 mm o ≤ 1 000 mm per i veicoli L_{1e} o ≤ 1 500 mm per i veicoli L_{6e-B} e L_{7e-C}; c) altezza ≤ 2 500 mm. 11. Per i velocipedi le dimensioni limite sono le seguenti: a) 1300 mm di larghezza; b) 3500 mm di lunghezza; c) 2200 mm di altezza. 12. I velocipedi adibiti al trasporto di merci devono avere una superficie di carico piana e orizzontale, aperta o chiusa, corrispondente al seguente criterio: lunghezza della superficie di carico × larghezza della superficie di carico > 0,3 × lunghezza del veicolo × larghezza massima del veicolo. È ammessa un'inclinazione della superficie di carico fino al 5%.		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

13. Per i monopattini elettrici le dimensioni limite sono: a) 2.000 mm di lunghezza; b) 750 mm di larghezza nel suo punto più largo, compreso il manubrio ed esclusi gli eventuali indicatori di svolta; c) 1.500 mm di altezza.		
Articolo 2 *Masse dei veicoli in generale* 1. Fermo restando quanto previsto per i veicoli eccezionali, la massa limite dei veicoli delle categorie M, N e O e i loro complessi di veicoli è la seguente: a) 18 t per i veicoli a motore a due assi diversi dagli autobus e dai filobus, fermo restando che: 1) per i veicoli a motore a due assi, alimentati con combustibili alternativi come definiti dalla normativa unionale, diversi dagli autobus, la massa di 18 t è incrementata della massa supplementare necessaria per la tecnologia a combustibile alternativo, per un massimo di 1 t; 2) per i veicoli a motore a due assi a zero emissioni come definiti dalla normativa	**Art. 62** 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 tre 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 (*omissis*)	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

unionale, la massa di 18 t è incrementata della massa supplementare necessaria per la tecnologia a combustibile alternativo, per un massimo di 2 t;	**Art. 62** 3. (*omissis*) Qualora si tratti di autobus o filobus a due assi, la massa complessiva a pieno carico non deve eccedere 19,5 t. (*omissis*)	
b) 19,5 t per autobus e filobus a due assi;	**Art. 62** 3. (*omissis*) 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 a quattro o più assi quando l'asse motore è munito di pneumatici accoppiati e di sospensioni pneumatiche ovvero riconosciute equivalenti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. (*omissis*)	
c) per i veicoli a motore a tre assi, 25 t oppure 26 t se l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti secondo la normativa unionale, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e la massa di ciascun asse non supera 9,5 t, fermo restando che:		
1) in caso di alimentazione con combustibili alternativi, il limite di cui alla lettera c) è incrementato della massa supplementare necessaria per la tecnologia a combustibile alternativo per un massimo di 1 t, ferme restando le prescrizioni di cui alla medesima lettera c);	**Art. 62** 3. (*omissis*) e 32 t, rispettivamente, se si tratta di veicoli a tre o a quattro o più assi quando l'asse motore è munito di pneumatici accoppiati e di sospensioni pneumatiche ovvero riconosciute equivalenti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. (*omissis*)	
2) per i veicoli a zero emissioni il limite di cui alla lettera c)	4. Nel rispetto delle condizioni prescritte nei commi 2, 3 e 6, la massa complessiva di un autotreno a tre assi non può superare 24 t, quella di un autoarticolato o di un	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

è incrementato della massa supplementare necessaria per la tecnologia a zero emissioni per un massimo di 2 t; d) 32 t per i veicoli a motore a quattro assi con due assi sterzanti, quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti secondo la normativa unionale, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e la massa di ciascun asse non supera 9,5 t; e) per gli autoarticolati, autosnodati e filobus snodati: 1) 30 t, se a tre assi; 2) 40 t, se a quattro assi; 3) 44 t, se a cinque o più assi; f) per i veicoli facenti parte di un veicolo combinato: 1) 6 t, per i rimorchi a un asse; 2) 22 t, per i rimorchi a due assi; 3) 26 t, per i rimorchi a tre assi; g) per i veicoli combinati: 1) 24 t, per gli autotreni a tre assi; 2) 40 t, per gli autotreni a quattro assi composti da un veicolo a motore a due assi e da un rimorchio a due assi;	autosnodato a tre assi non può superare 30 t, quella di un autotreno, di un autoarticolato o di un autosnodato non può superare 40 t se a quattro assi e 44 t se a cinque o più assi. 2. Con esclusione dei semirimorchi, per i rimorchi muniti di pneumatici tali che il carico unitario medio trasmesso all'area di impronta sulla strada non sia superiore a 8 daN/cm², la massa complessiva a pieno carico non può eccedere 6 t se ad un asse, con esclusione dell'unità posteriore dell'autosnodato, 22 t se a due assi e 26 t se a tre o più assi 4. Nel rispetto delle condizioni prescritte nei commi 2, 3 e 6, la massa complessiva di un autotreno a tre assi non può superare 24 t, (*omissis*) quella di un autotreno, di un autoarticolato o di un autosnodato non può superare 40 t se a quattro assi e 44 t se a cinque o più assi. 5. Qualunque sia il tipo di veicolo, la massa gravante sull'asse più caricato non deve eccedere 12 t. 6. In corrispondenza di due assi contigui la somma delle masse non deve superare 12 t se la distanza assiale è inferiore a 1 m; nel caso in cui la distanza assiale sia pari o superiore a 1 m ed inferiore a 1,3 m, il limite non può superare 16 t; nel caso in cui la distanza sia pari o superiore a 1,3 m ed inferiore a 2 m, tale limite non può eccedere 20 t	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

3) 44 t, per gli autotreni a cinque o più assi. 2. Fermo restando quanto previsto dal comma 1, qualunque sia il tipo di veicolo, la massa massima ammissibile per asse non deve eccedere 12 t, fatto salvo per i veicoli a batteria, per i quali la massa massima per dimensioni ammissibile per asse non può eccedere 12,5 t. 3. In corrispondenza di due assi contigui la somma delle masse non deve superare 12 t se la distanza assiale è inferiore a 1 m. 4. Nel caso in cui la distanza assiale sia pari o superiore a 1 m ed inferiore a 1,3 m, il limite non può superare 16 t e, nel caso in cui la distanza sia pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 2 m, tale limite non può eccedere 20 t. 5. Per le macchine mobili non stradali e le macchine operatrici si applicano i limiti dei veicoli delle categorie N e O. 6. La massa limite per i veicoli della categoria L è quella prevista dalla normativa unionale in base alla categoria internazionale del veicolo, fermo restando che la stessa con può mai eccedere le 2,5 t.	**REGOLAMENTO (UE) N. 168/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO** **Art. 2 del Decreto del 18 agosto 2022 del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili recante "Normativa tecnica relativa ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica".** (*omissis*) La massa in ordine di marcia (ovvero la massa del veicolo a vuoto, pronto per il normale utilizzo, comprendente la massa dei liquidi e delle dotazioni di serie indicate dalle specifiche del costruttore, con esclusione del peso delle batterie) non deve essere superiore a 40 kg. **Art. 62** 1 La massa limite complessiva a pieno carico di un veicolo, salvo quanto disposto nell'art. 10 e nei commi 2, 3, 4, 5 e 6 del presente articolo, costituita dalla massa del veicolo stesso in ordine di marcia e da quella del suo carico, non può eccedere 5 t per i veicoli ad un asse, 8 t per quelli a	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

7. Per i monopattini elettrici la massa in ordine di marcia, ovvero la massa del veicolo a vuoto, pronto per il normale utilizzo, comprendente la massa dei liquidi e delle dotazioni di serie indicate dalle specifiche del costruttore, con esclusione del peso delle batterie, non deve essere superiore a 40 kg. 8. La massa limite complessiva a pieno carico di un veicolo diverso da quelli dei commi 1, 5, 6 e 7, costituita dalla massa del veicolo stesso in ordine di marcia e da quella del suo carico, non può eccedere 5 t per i veicoli a un asse, 8 t per quelli a due assi e 10 te per quelli a tre o più assi.	due assi e 10 t per quelli a 3 o più assi.	
Articolo 3 *Dimensioni dei veicoli agricoli e forestali* 1. Le dimensioni massime dei veicoli appartenenti alle categorie T o C, in conformità alla normativa unionale, sono le seguenti: i.a) lunghezza: 12 m; i.b) larghezza: 2,55 m, senza considerare la parte convessa del fianco dello pneumatico nel punto di contatto con il terreno; la larghezza può essere aumentata fino a un massimo di 3,00 m qualora tale aumento è	**REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2015/208 DELLA COMMISSIONE dell'8 dicembre 2014** ***ALLEGATO XXI*** ***2. Dimensioni*** 2.1. Le dimensioni massime dei veicoli appartenenti alle categorie T o C sono le seguenti: 2.1.1. lunghezza: 12 m; 2.1.2. larghezza: 2,55 m (senza considerare la parte convessa del fianco dello pneumatico nel punto di contatto con il terreno). La larghezza può essere aumentata fino a un massimo di 3,00 m qualora ciò sia unicamente dovuto al montaggio	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

necessario in conseguenza del montaggio degli pneumatici o dei cingoli di gomma o delle configurazioni con pneumatici gemellati necessari per la protezione del suolo, compresi i dispositivi antispruzzi, purché la larghezza della struttura permanente del veicolo sia limitata a 2,55 m e il veicolo omologato sia anche munito di almeno un treno di pneumatici o un insieme di cingoli di gomma con i quali la sua larghezza non superi i 2,55 m; i.c) altezza: 4 m. 2. Le dimensioni massime dei veicoli appartenenti alla categoria S, misurate in conformità alla normativa unionale, sono le seguenti: i.a) lunghezza: 12 m; i.b) larghezza: 3 m, senza considerare la parte convessa del fianco dello pneumatico nel punto di contatto con il terreno; i.c) altezza: 4 m. 3. Le dimensioni massime dei veicoli appartenenti alla categoria R, misurate in conformità alla normativa unionale, sono le seguenti: i.a) lunghezza: 12 m; i.b) larghezza: 2,55 m, senza considerare la parte convessa del fianco dello pneumatico nel punto di contatto con il terreno;	degli pneumatici o dei cingoli di gomma o alle configurazioni con pneumatici gemellati necessari per la protezione del suolo, compresi i dispositivi antispruzzi, purché la larghezza della struttura permanente del veicolo sia limitata a 2,55 m e il veicolo omologato sia anche munito di almeno un treno di pneumatici o un insieme di cingoli di gomma con i quali la sua larghezza non superi i 2,55 m; 2.1.3. altezza: 4 m. 2.2. Le dimensioni massime dei veicoli appartenenti alla categoria S sono le seguenti: 2.2.1. lunghezza: 12 m; 2.2.2. larghezza: 3 m (senza considerare la parte convessa del fianco dello pneumatico nel punto di contatto con il terreno); 2.2.3. altezza: 4 m 2.3. Le dimensioni massime dei veicoli appartenenti alla categoria R sono le seguenti: 2.3.1. lunghezza: 12 m; 2.3.2. larghezza: 2,55 m (senza considerare la parte convessa del fianco dello pneumatico nel punto di contatto con il terreno). La larghezza può essere aumentata fino a un massimo di 3,00 m qualora ciò sia unicamente dovuto a una delle seguenti circostanze:	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

la larghezza può essere aumentata fino a un massimo di 3,00 m qualora tale aumento sia necessario in conseguenza di almeno una delle seguenti circostanze: 1) l'uso di configurazioni di pneumatici per la protezione del suolo, purché il veicolo possa anche essere munito di almeno un treno di pneumatici con i quali la sua larghezza non superi i 2,55 m; in tal caso, la struttura del veicolo necessaria al trasporto non può essere superiore a 2,55 m. Se il veicolo può anche essere munito di almeno un treno di pneumatici con i quali la sua larghezza non superi i 2,55 m, i dispositivi antispruzzi, se presenti, sono tali che la larghezza del veicolo è limitata a 2,55 m; 2) la presenza di attrezzature necessarie al funzionamento del veicolo e nel rispetto delle disposizioni unionali vigenti. La struttura del veicolo necessaria al trasporto non può superare i 2,55 m di larghezza; i.c) altezza: 4 m.	a) l'uso di configurazioni di pneumatici per la protezione del suolo, purché il veicolo possa anche essere munito di almeno un treno di pneumatici con i quali la sua larghezza non superi i 2,55 m. La struttura del veicolo necessaria al trasporto non può essere superiore a 2,55 m. Se il veicolo può anche essere munito di almeno un treno di pneumatici con i quali la sua larghezza non superi i 2,55 m, i dispositivi antispruzzi, se presenti, sono tali che la larghezza del veicolo è limitata a 2,55 m; b) la presenza di attrezzature necessarie al funzionamento del veicolo e nel rispetto delle disposizioni di attuazione della direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio. La struttura del veicolo necessaria al trasporto non può superare i 2,55 m di larghezza; 2.3.3. altezza: 4 m.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Articolo 4

Masse dei veicoli agricoli e forestali

1. La massa complessiva a pieno carico dei veicoli agricoli e forestali su ruote non può eccedere:
   a) 10 t, se a un asse non motore;
   b) 11,5 t, se a un asse motore;
   c) 18 t, se a due assi;
   d) 24 t, se a tre assi;
   e) 32 t, se a quattro o più assi.
2. La massa complessiva a pieno carico dei veicoli agricoli e forestali cingolati non può eccedere 32 t.
3. Per i veicoli agricoli e forestali muniti di pneumatici la massa massima ammissibile per asse non deve eccedere le 11,5 t, se asse motore, e le 10 t se asse non motore.
4. Quali che siano le condizioni di carico del trattore, la massa trasmessa alla strada dalle ruote dell'asse sterzante non deve essere inferiore al 20 per cento della massa a vuoto del trattore stesso.

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2015/208 DELLA COMMISSIONE dell'8 dicembre 2014

ALLEGATO XXII

Tabella 1

Massa massima ammissibile a pieno carico e massa massima ammissibile per asse, a seconda della categoria del veicolo

Categoria del veicolo	Numero di assi	Massa massima ammissibile (t)	Massa massima ammissibile per asse	
			Asse motore (t)	Asse non motore (t)
T1, T2, T4.1, T4.2	2	18 (carico)	11,5	10
	3	24 (carico)	11,5 (1)	10 (1)
T1	4 o più	32 (carico) (1)	11,5 (1)	10 (1)
T3	2 o 3	0,6 (a vuoto)	(1)	(1)
T4.3	2, 3 o 4	10 (carico)	(1)	(1)
C	n.d.	32	n.d.	n.d.
R	1	n.d.	11,5	10
	2	18 (carico)	11,5	(1)
	3	24	11,5	(1)

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

			(carico)			
		4 o più	32 (carico)	11,5	(1)	
	S	1	n.d.	11,5	10	
		2	18 (carico)	11,5	(1)	
		3	24 (carico)	11,5	(1)	
		4 o più	32 (carico)	11,5	(1)	
	(1) Per le categorie di veicoli T3 e T4 non occorre fissare un limite per asse, in quanto nel loro caso la massa massima ammissibile a pieno carico o a vuoto è necessariamente limitata. (2) Il valore corrispondente alla somma della massa massima ammissibile per asse è la somma dei pesi per asse di cui all'allegato I, punti da 3.1 a 3.3, della direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).					

5. I trattori agricoli e forestali per circolare su strada con attrezzature intercambiabili trainate rispondono alle seguenti prescrizioni:
   a) lo sbalzo anteriore del complesso non deve risultare superiore al 60 per cento della lunghezza del trattore non zavorrato;
   b) lo sbalzo posteriore del

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

complesso non deve risultare superiore al 90 per cento della lunghezza del trattore non zavorrato; c) la lunghezza complessiva dell'insieme, data dalla somma dei due sbalzi e del passo del trattore agricolo e forestale, non deve superare il doppio di quella della trattrice non zavorrata; d) la sporgenza laterale non deve eccedere di 1,50 m dal piano mediano verticale longitudinale del trattore; e) la massa del complesso del trattore e delle attrezzature intercambiabili trainate non deve superare la massa ammissibile accertata nel rispetto delle norme unionali, nei limiti delle masse fissati nel presente articolo; f) il bloccaggio tridimensionale degli attacchi di supporto delle attrezzature intercambiabili trainate impedisce, durante il trasporto, qualsiasi oscillazione degli stessi rispetto al trattore, a meno che l'attrezzatura sia equipaggiata con una o più ruote liberamente orientabili intorno ad un asse verticale rispetto al piano di appoggio.	(3) Quando l'asse motore è munito di pneumatici gemellati e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti nell'ambito dell'Unione europea ai sensi dell'allegato III della direttiva 96/53/CE, oppure quando ciascun asse motore è munito di pneumatici gemellati e il peso massimo di ciascun asse non supera le 9,5 tonnellate. (4) Il valore corrispondente alla somma della massa massima ammissibile per asse è la somma dei pesi per asse di cui all'allegato I, punto 3.5, della direttiva 96/53/CE. 2. Quali che siano le condizioni di carico del 2. trattore, la massa trasmessa alla strada dalle ruote dell'asse sterzante non deve essere inferiore al 20 % della massa a vuoto del trattore stesso. 2. Somma delle masse massime tecnicamente 3. ammissibili per asse 2.3.1. Per i veicoli delle categorie T e C e delle categorie R e S che non trasmettono un carico statico verticale significativo al trattore (veicolo rimorchiato con timone), la somma delle masse massime ammissibili per asse deve essere uguale o superiore alla massa massima ammissibile a pieno carico del veicolo. **Art. 104**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

	7. Le trattrici agricole per circolare su strada con attrezzature di tipo portato o semiportato devono rispondere alle seguenti prescrizioni: a) lo sbalzo anteriore del complesso non deve risultare superiore al 60% della lunghezza della trattrice non zavorrata; b) lo sbalzo posteriore del complesso non deve risultare superiore al 90% della lunghezza della trattrice non zavorrata; c) la lunghezza complessiva dell'insieme, data dalla somma dei due sbalzi e del passo della trattrice agricola, non deve superare il doppio di quella della trattrice non zavorrata; d) la sporgenza laterale non deve eccedere di 1,60 m dal piano mediano verticale longitudinale della trattrice; e) la massa del complesso trattrice e attrezzi comunque portati non deve superare la massa ammissibile accertata nel rispetto delle norme stabilite dal regolamento, nei limiti delle masse fissati nei commi precedenti; f) il bloccaggio tridimensionale degli attacchi di supporto degli attrezzi deve impedire, durante il trasporto, qualsiasi oscillazione degli stessi rispetto alla trattrice, a meno che l'attrezzatura sia equipaggiata con una o più ruote liberamente orientabili intorno ad un asse verticale rispetto al piano di appoggio.	
Articolo 5 *Masse delle macchine operatrici e delle macchine mobili non stradali* 1. Per le macchine operatrici e per le macchine mobili non stradali la massa	**Art. 303 Reg. es. Cds (DPR 495/1992)** 1 . La massa trasmessa sull'asse direttivo non deve in ogni	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

trasmessa sull'asse direttivo non deve in ogni caso essere inferiore al valore del 20 per cento della massa massima della macchina, ridotto, rispettivamente, al 15 per le macchine con velocità inferiore a 15 km/h ed al 13 per cento per le macchine semicingolate. Nel caso di più assi direttivi, la competente Direzione generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può fissare valori diversi da quelli di cui al primo periodo, in relazione alla particolare destinazione della macchina stessa. 2. La massa gravante sull'asse più caricato delle macchine operatrici eccezionali non deve superare 13 t. Sono ammissibili valori superiori a 13 t a condizione che la velocità massima, per costruzione, non superi i seguenti limiti: a) 25 km/h per le masse superiori a 13 t e non superiori a 18 t; b) 15 km/h per le masse superiori a 18 t. 3. Le masse indicate al comma 2 sono ammesse anche su assi contigui, purché la distanza tra essi sia superiore a 1,20 m. Tali assi sono muniti di sospensioni elastiche e devono poter compensare tra loro il carico per dislivelli reciproci di 10 cm; il massimo trasferimento di carico non deve superare il + 25% della massa che grava su ogni asse nella condizione di complanarità. 4. Le macchine operatrici e le macchine mobili non stradali, che per necessità funzionali hanno dimensioni e massa	caso essere inferiore al valore del 20% della massa massima della macchina ridotto, rispettivamente, al 15% per le macchine con velocità inferiore a 15 km/h ed al 13% per le macchine semicingolate. Nel caso di più assi direttivi, tale valore viene fissato dalla Direzione generale della M.C.T.C. in relazione alla particolare destinazione della macchina stessa 2. La massa gravante sull'asse più caricato delle macchine operatrici eccezionali non deve superare 13 t; valori superiori a 13 t possono essere ammessi, a condizione che la velocità massima, calcolata e verificata con le modalità previste all'art. 210 non superi i seguenti limiti: a) 25 km/h per le masse superiori a 13 t e non superiori a 18 t; b) 15 km/h per le masse superiori a 18 t. 3. Le masse indicate al comma 2 sono ammesse anche su assi contigui, purché la distanza tra essi sia superiore a 1,20 m. Tali assi devono essere muniti di sospensioni elastiche e devono poter compensare tra loro il carico per dislivelli reciproci di 10 cm; il massimo travaso di carico non deve superare il ± 25% della massa che grava su ogni asse nella condizione di complanarità. **Art. 114** 3. (*omissis*) Le macchine operatrici che per necessità funzionali hanno sagome e massa eccedenti quelle previste dagli articoli 61 e 62 sono considerate macchine operatrici eccezionali*; (**omissis**)* **Art. 104**	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

eccedenti quelle previste dagli articoli 1 e 2, sono considerate macchine operatrici eccezionali. 5. Le macchine operatrici eccezionali sono segnalate con i pannelli previsti nel regolamento adottato in attuazione dell'articolo 289.	9. Nel regolamento sono stabilite posizioni, caratteristiche fotometriche, colorimetriche e modalità di applicazione di pannelli e dispositivi di segnalazione visiva, atti a segnalare gli ingombri dati dalle macchine agricole indicate nei commi 7 e 8;	
Articolo 6 *Dimensioni e masse dei carrelli appendice* 1. Le dimensioni e le masse massime ammissibili dei carrelli appendice, in relazione alla massa a vuoto del veicolo trainante, sono definite come segue: a) per autoveicolo trattore di massa a vuoto non superiore a 1000 kg: 2 m di lunghezza, compresi gli organi di traino; 1,20 m di larghezza; 300 kg di massa complessiva a pieno carico; b) per autoveicolo trattore di massa a vuoto superiore a 1000 kg: 2,50 m di lunghezza, compresi gli organi di traino; 1,50 m di larghezza; 600 kg di massa complessiva a pieno carico; c) per i soli autobus di massa a vuoto superiore a 2500 kg: 4,10 m di lunghezza, compresi gli organi di traino; 1,80 m di larghezza; 2000 kg di massa complessiva a pieno carico; d) per i motoveicoli: 2 m di lunghezza, compresi gli organi di traino; 1,20 m di larghezza; 100 kg di massa complessiva a pieno carico. 2. La larghezza del carrello appendice non deve comunque superare quella dell'autoveicolo che traina e l'altezza massima non deve essere superiore a	**Art. 205 Reg. es. Cds (DPR 495/1992)** 1. Le dimensioni e le masse massime ammissibili dei carrelli-appendice in relazione alla massa a vuoto dell'autoveicolo trattore sono: a) per autoveicolo trattore di massa a vuoto non superiore a 1000 kg: 2 m di lunghezza, compresi gli organi di traino; 1,20 m di larghezza; 300 kg di massa complessiva a pieno carico; b) per autoveicolo trattore di massa a vuoto superiore a 1000 kg: 2,50 m di lunghezza, compresi gli organi di traino; 1,50 m di larghezza; 600 kg di massa complessiva a pieno carico; c) per i soli autobus di massa a vuoto superiore a 2500 kg: 4,10 m di lunghezza, compresi gli organi di traino; 1,80 m di larghezza; 2000 kg di massa complessiva a pieno carico. 2. La larghezza del carrello-appendice non deve comunque superare quella dell'autoveicolo trattore e l'altezza massima non deve essere superiore a 2,50 m. 3. (*omissis*) Per gli occhioni ed i timoni dei carrelli	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

2,50 m. 3. Per gli occhioni ed i timoni dei carrelli appendice si applicano le stesse norme unionali valide per i rimorchi di corrispondente massa complessiva. 4. Ogni carrello appendice deve essere individuato con un numero progressivo di costruzione punzonato anteriormente sul lato destro del telaio e con targhetta riportante il nome del costruttore a cura della fabbrica costruttrice. 5. Nel documento unico di circolazione e di proprietà del veicolo trainante sono annotati il nome del costruttore del carrello appendice, il numero del telaio, le dimensioni, la massa complessiva ed il tipo di dispositivo di frenatura del carrello appendice di cui è ammesso il traino.	appendice a due ruote si applicano le stesse norme valide per i rimorchi di corrispondente massa complessiva. 4. Ogni carrello-appendice deve essere individuato con un numero progressivo di costruzione punzonato anteriormente sul lato destro del telaio a cura della fabbrica costruttrice. 5. Nella carta di circolazione del veicolo trattore devono essere annotati il numero del telaio, le dimensioni, la carrozzeria, la massa complessiva ed il tipo di dispositivo di frenatura del carrello appendice di cui è ammesso il traino.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

ALLEGATO VI.2

ALLEGATO VI.2

Tabella 1

Prezzo delle targhe

Tipo di targa	**Prezzo di vendita (€)**
AUTOVEICOLI	
Targa anteriore + targa posteriore formato A, comprensive dei tasselli autoadesivi	41,78
Per le province di Aosta, Bolzano, Trento – formato A	45,68
Targa anteriore + targa	41,37

La Tabella 1 dell'Allegato VI.2 riproduce nel nuovo Codice le previsioni contenute nella tabella richiamata dall'articolo 1 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 6 novembre 2015, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 299 del 24 dicembre 2015, recante «Fissazione del prezzo di vendita delle targhe per l'anno 2015».

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Tipo di targa	Prezzo di vendita (€)
posteriore formato B, comprensive dei tasselli autoadesivi	
Per le province di Aosta, Bolzano, Trento – formato B	45,31
Escursionisti esteri – targa anteriore + targa posteriore, comprensive dei bollini autoadesivi	33,16
CC, CD, NU – targa anteriore + targa posteriore	33,16
RIMORCHI	
Rimorchi	24,74
Rimorchi escursionisti esteri	19,32
Ripetitrici tipo A e tipo B	24,74
Ripetitrici escursionisti esteri	19,32
MOTOVEICOLI	
Targa posteriore comprensiva dei tasselli autoadesivi	22,26
Per le province di Aosta, Bolzano, Trento – targa posteriore comprensiva dei tasselli autoadesivi	24,19
Escursionisti esteri, comprensive dei bollini autoadesivi	18,37
VEICOLI AGRICOLI E FORESTALI	
Posteriore	18,37
Rimorchi	19,32
Ripetitrici	18,37
MACCHINE OPERATRICI	

Art. 1.

1. A decorrere dal quindicesimo giorno successivo alla data di pubblicazione del presente decreto, il prezzo di vendita delle targhe per veicoli a motore e per i rimorchi è fissato nella misura seguente:

Tipo di targa	Costo di produzione	Con IVA 22%	Quota di maggiorazione	Prezzo di vendita
Autoveicoli				
Targa anteriore + targa posteriore di tipo A comprensive di tasselli autoadesivi	22,83	27,85	13,93	41,78
per le province di: Aosta, Bolzano, Trento	24,96	30,45	15,23	45,68
Targa anteriore + targa posteriore di tipo B comprensive di tasselli autoadesivi	22,61	27,58	13,79	41,37
per le province di: Aosta, Bolzano, Trento	24,76	30,21	15,10	45,31
Escursionisti esteri targa anteriore + targa posteriore comprensive di tasselli autoadesivi	18,12	22,11	11,05	33,16
CC, CD, NU targa anteriore + targa posteriore	18,12	22,11	11,05	33,16
Rimorchi				
Rimorchi	13,52	16,49	8,25	24,74
Rimorchi Escursionisti Esteri	10,56	12,88	6,44	19,32
Ripetitrici tipo A e tipo B	13,52	16,49	8,25	24,74
Ripetitrici Escursionisti Esteri	10,56	12,88	6,44	19,32
Motoveicoli				

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Tipo di targa	Prezzo di vendita (€)
Semoventi	18,37
Trainate	19,32
Ripetitrici	18,37
PROVA	
Posteriore	18,37
Prova rilasciata dai soggetti di cui alla L. 264/91	6,12
CICLOMOTORI	
Posteriore	13,58
POLIZIA LOCALE	
Autoveicoli formato A	41,78
Motocicli	22,26

Tabella 2

Corrispettivo per la personalizzazione delle targhe

Tipo di targa	Prezzo di vendita (€)
AUTOVEICOLI	
Targa anteriore + targa posteriore, per tutti i formati, comprensiva di accessori standard **Quota di maggiorazione di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**	500 **20% sul prezzo di vendita**
MOTOVEICOLI	
Targa posteriore, comprensiva dei tasselli autoadesivi	300 **20% sul**

Targa posteriore comprensiva di tasselli autoadesivi	12,16	14,84	7,42	22,26
per le province di: Aosta, Bolzano, Trento targa posteriore comprensiva di tasselli autoadesivi	13,22	16,13	8,06	24,19
Escursionisti esteri comprensive di bollini autoadesivi	10,04	12,25	6,12	18,37
Macchine agricole				
Posteriore	10,04	12,25	6,12	18,37
Rimorchi	10,56	12,88	6,44	19,32
Ripetitrici	10,04	12,25	6,12	18,37
Macchine operatrici				
Semoventi	10,04	12,25	6,12	18,37
Trainate	10,56	12,88	6,44	19,32
Ripetitrici	10,04	12,25	6,12	18,37
Prova				
Posteriore	10,04	12,25	6,12	18,37
Rilasciate dai soggetti di cui alla L.264/91			6,12	6,12
Ciclomotori				
Posteriore	7,42	9,05	4,53	13,58
Polizia locale				
Autoveicoli formato A	22,83	27,85	13,93	41,78
motoveicoli	12,16	14,84	7,42	22,26
ciclomotori	7,42	9,05	4,53	13,58

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

Tipo di targa	Prezzo di vendita (€)
Quota di maggiorazione di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	prezzo di vendita

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

ALLEGATO VII.1

NUOVO CODICE	CODICE VIGENTE (D.LGVO N.285/1992) O ALTRE DISPOSIZIONI	NOTE
Articolo 1 (*Definizione e classificazione delle strade*) 1. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi: a) A - autostrade; b) B - strade extraurbane principali; c) C - strade extraurbane secondarie; d) D - strade urbane di scorrimento; e) E1- strade urbane di quartiere; f) E2 - strade urbane ciclabili; g) F1 - strade locali; h) F2 - itinerari ciclopedonali. 2. Le strade di cui al comma 1 devono avere le seguenti caratteristiche minime: a) A - autostrada: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia,	**Art. 2** 2. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi: A - Autostrade; B - Strade extraurbane principali; C - Strade extraurbane secondarie; D - Strade urbane di scorrimento; E - Strade urbane di quartiere; E-bis - Strade urbane ciclabili; F - Strade locali; F-bis - Itinerari ciclopedonali 3. Le strade di cui al comma 2 devono avere le seguenti caratteristiche minime: A - Autostrada: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine; deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione;	parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.	
b) B - strada extraurbana principale: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere	B - Strada extraurbana principale: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione. C - Strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine. D - Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separata da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate. E - Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione; c) C - strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine; d) D - strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate; e) E1 - strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate, esterne alla carreggiata; f) E2 - strada urbana ciclabile:	marciapiedi, per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata. E-bis - Strada urbana ciclabile: strada urbana ad unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi; F - Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade. 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. 4. E' denominata "strada di servizio" la strada affiancata ad una strada principale (autostrada, strada extraurbana principale, strada urbana di scorrimento) avente la funzione di consentire la sosta ed il raggruppamento degli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa, nonché il movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale stessa. 5. Per le esigenze di carattere amministrativo e con riferimento all'uso e alle tipologie dei collegamenti svolti, le strade, come classificate ai sensi del comma 2, si distinguono in strade "statali", "regionali", "provinciali", "comunali", secondo le indicazioni che seguono. Enti proprietari delle dette strade sono rispettivamente lo Stato, la regione, la provincia, il comune.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

strada urbana ad unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi; g) F1 - strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata non facente parte degli altri tipi di strade; h) F2 – 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. 3. È denominata "strada di servizio" la strada affiancata ad una strada principale (autostrada, strada extraurbana principale, strada urbana di scorrimento) avente la funzione di consentire la sosta ed il raggruppamento degli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa, nonché il movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale stessa. 4. Per le esigenze di carattere amministrativo e con riferimento	6. Le strade extraurbane di cui al comma 2, lettere B, C ed F, si distinguono in: A - Statali, quando: a) costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale; b) congiungono la rete viabile principale dello Stato con quelle degli Stati limitrofi; c) congiungono tra loro i capoluoghi di regione ovvero i capoluoghi di provincia situati in regioni diverse, ovvero costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali; d) allacciano alla rete delle strade statali i porti marittimi, gli aeroporti, i centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica; e) servono traffici interregionali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale. B - Regionali, quando allacciano i capoluoghi di provincia della stessa regione tra loro o con il capoluogo di regione ovvero allacciano i capoluoghi di provincia o i comuni con la rete statale se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico. C - Provinciali, quando allacciano al capoluogo di provincia capoluoghi dei singoli comuni della rispettiva provincia o	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

all'uso e alle tipologie dei collegamenti svolti, le strade, come classificate ai sensi del comma 1, si distinguono in strade “di interesse nazionale", “regionali”, “provinciali”, “comunali”, secondo le indicazioni che seguono. Enti proprietari delle dette strade sono rispettivamente lo Stato, la regione, la provincia o la città metropolitana, il comune. 5. Le strade extraurbane di cui al comma 1, lettere a), b) e c), sono strade di interesse nazionale, quando: a) costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale; b) congiungono la rete viabile principale dello Stato con quelle degli Stati limitrofi; c) congiungono tra loro i capoluoghi di regione ovvero i capoluoghi di provincia situati in regioni diverse, ovvero costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade di interesse nazionale; d) allacciano alla rete delle strade di interesse nazionale i porti marittimi, gli aeroporti, i centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica;	più capoluoghi di comuni tra loro ovvero quando allacciano alla rete statale o regionale i capoluoghi di comune, se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico. D - Comunali, quando congiungono il capoluogo del comune con le sue frazioni o le frazioni fra loro, ovvero congiungono il capoluogo con la stazione ferroviaria, tranviaria o automobilistica, con un aeroporto o porto marittimo, lacuale o fluviale, con interporti o nodi di scambio intermodale o con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale. Ai fini del presente codice, le strade "vicinali" sono assimilate alle strade comunali 7. Le strade urbane di cui al comma 2, lettere D, E e F, sono sempre comunali quando siano situate nell'interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti. 8. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel termine indicato dall'art. 13, comma 5, procede alla classificazione delle strade statali ai sensi del comma 5, seguendo i criteri di cui ai commi 5, 6 e 7, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Consiglio di amministrazione dell'Azienda nazionale autonoma per le strade statali, le regioni interessate, nei casi e con le modalità indicate dal regolamento. Le regioni, nel termine e con gli stessi criteri indicati, procedono, sentiti gli enti locali, alle classificazioni delle rimanenti strade ai sensi del comma 5. Le strade così classificate sono iscritte nell'Archivio nazionale delle strade previsto dall'art. 226.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

e) servono traffici interregionali o presentano particolare interesse per l'economia e l'accessibilità di vaste zone del territorio nazionale. 6. Le strade extraurbane di cui al comma 2, lettere b), c), g) e h), sono: a) regionali, quando allacciano i capoluoghi di provincia della stessa regione tra loro o con il capoluogo di regione ovvero allacciano i capoluoghi di provincia o i comuni con la rete di interesse nazionale se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico. b) provinciali, quando allacciano al capoluogo di provincia capoluoghi dei singoli comuni della rispettiva provincia o città metropolitana o più capoluoghi di comuni tra loro ovvero quando allacciano alla rete di interesse nazionale o regionale i capoluoghi di comune, se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico. c) comunali, quando congiungono il capoluogo del comune con le sue frazioni o le frazioni fra loro, ovvero	**DECRETO LEGISLATIVO 29 ottobre 1999, n. 461 recante *"Individuazione della rete autostradale e stradale nazionale, a norma dell'articolo 98, comma 2, del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112".*** **Art. 1** **1.** (*omissis*) la rete autostradale e stradale classificata di interesse nazionale è individuata sulla base delle tabelle allegate al presente decreto legislativo, che ne costituiscono parte integrante. **Art. 2 Reg. Es. Cds (DPR 495/1992)** 3. Per le strade statali di nuova costruzione viene rispettata la procedura indicata dal comma 2; i termini previsti, ridotti rispettivamente ad un mese ed a due mesi, decorrono dalla trasmissione della documentazione da parte dell'A.N.A.S. all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale. Tale trasmissione è effettuata entro un mese dalla definizione del collaudo della strada. Prima che siano completate le procedure di classificazione, l'A.N.A.S. può prendere in carico la strada, sempreché sia intervenuta la definizione del collaudo, previa classificazione amministrativa provvisoria effettuata dal Ministero dei lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, secondo i criteri di	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

congiungono il capoluogo con la stazione ferroviaria, tranviaria o automobilistica, con un aeroporto o porto marittimo, lacuale o fluviale, con interporti o nodi di scambio intermodale o con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale. Ai fini del presente codice, le strade "vicinali" sono assimilate alle strade comunali. 7. Le strade urbane di cui al comma 1, lettere d), e), f), g) e h), sono sempre comunali quando siano situate nell'interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade di interesse nazionale, regionali o provinciali che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti. 8. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procede alla classificazione delle strade di interesse nazionale ai sensi del comma 4, seguendo i criteri di cui ai commi 4, 5, 6 e 7, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il consiglio di amministrazione dell'ANAS per le strade di interesse nazionale, le regioni interessate, nei casi e con le modalità indicate nel presente allegato. Le regioni, con gli	cui all'articolo 2, commi 5, 6 e 7, del codice. 4. Per le strade non statali, i decreti di classificazione amministrativa relativi a strade esistenti e di nuova costruzione di interesse regionale ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, art. 87 e dell'art. 2, comma 5, del codice, sono emanati dagli organi regionali competenti. Il Presidente della regione procede alla trasmissione del decreto di classificazione amministrativa entro un mese dalla pubblicazione nel Bollettino regionale al Ministero dei lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, che provvede all'aggiornamento dell'archivio nazionale di cui all'art. 226 del codice. L'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale può formulare osservazioni, previo parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici. 5. La classificazione amministrativa delle strade provinciali, esistenti e di nuova costruzione, è effettuata dagli organi regionali competenti. Viene rispettata la ulteriore procedura prevista dal comma 4. 6. La classificazione amministrativa delle strade comunali, esistenti e di nuova costruzione, è effettuata dagli organi regionali competenti. Viene rispettata la ulteriore procedura prevista dal comma 4. 7. I provvedimenti di classificazione hanno effetto dall'inizio del secondo mese successivo a quello nel quale essi sono pubblicati nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica e, negli altri casi, nel Bollettino regionale. 8. (*omissis*) le disposizioni relative alla sicurezza della	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

stessi criteri indicati, procedono, sentiti gli enti locali, alle classificazioni delle altre strade extraurbane ai sensi del comma 4. Le strade così classificate sono iscritte nell'Archivio nazionale delle strade.	circolazione connesse alla classificazione tecnico-funzionale delle strade di cui all'art. 2, comma 2, del codice, si applicano alle strade esistenti che hanno caratteristiche corrispondenti a quelle individuate dall'art. 2, comma 3, del codice per ciascuna classe di strada. 9. (*omissis*) La classificazione prevista dalla legge sopracitata individua gli itinerari internazionali ed è aggiuntiva rispetto a quella di cui all'art. 2, comma 5, del codice.	
9. Le autostrade e le strade di interesse nazionale sono individuate sulla base delle tabelle allegate al decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461. Le strade non ricomprese nelle tabelle allegate al richiamato decreto legislativo sono classificate tra le strade non di interesse nazionale. 10. Alle modifiche e alle integrazioni della rete autostradale e stradale di interesse nazionale si provvede secondo le procedure dell'articolo 1-bis del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461.	10. I divieti e le prescrizioni, previste dal codice e dal presente regolamento per le strade inserite negli itinerari internazionali, si applicano unicamente a quelle già in possesso delle caratteristiche richieste dagli accordi internazionali per tale classificazione. **Art. 2, commi 10 e 10-bis** 10. Le disposizioni di cui alla presente disciplina non modificano gli effetti del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377, emanato in attuazione della legge 8 luglio 1986, n. 349, in ordine all'individuazione delle opere sottoposte alla procedura di valutazione d'impatto ambientale. 10-bis. Resta ferma, per le strade e veicoli militari, la disciplina specificamente prevista dal codice dell'ordinamento militare.	
11. Per le autostrade e strade di interesse nazionale di nuova costruzione la procedura di classificazione amministrativa deve		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

essere conclusa entro sei mesi decorrenti dalla trasmissione della documentazione da parte dell'A.N.A.S. al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale trasmissione è effettuata entro un mese dalla definizione del collaudo della strada. Prima che siano completate le procedure di classificazione, l'A.N.A.S. può prendere in carico la strada, sempreché sia intervenuta la definizione del collaudo, previa classificazione amministrativa provvisoria effettuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, secondo i criteri di cui ai commi 4, 5, 6 e 7.		
12. Per le strade non di interesse nazionale, i decreti di classificazione amministrativa relativi a strade esistenti e di nuova costruzione di interesse regionale ai sensi dell'articolo 87 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616 e del comma 4 del presente articolo, sono emanati dagli organi regionali competenti. Il Presidente della Regione procede alla trasmissione del decreto di classificazione entro un mese dalla pubblicazione nel Bollettino regionale al Ministero delle		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

infrastrutture e dei trasporti, che provvede all'aggiornamento dell'archivio nazionale delle strade. Il Ministero può formulare osservazioni, previo parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici. 13. La classificazione amministrativa delle strade provinciali, esistenti e di nuova costruzione, è effettuata dagli organi regionali competenti. Viene rispettata la ulteriore procedura prevista dal comma 12. 14. La classificazione amministrativa delle strade comunali, esistenti e di nuova costruzione, è effettuata dagli organi regionali competenti. Viene rispettata la ulteriore procedura prevista dal comma 12. 15. I provvedimenti di classificazione hanno effetto dall'inizio del secondo mese successivo a quello nel quale essi sono pubblicati nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e, negli altri casi, nel Bollettino regionale. 16. Le disposizioni relative alla sicurezza della circolazione connesse alla classificazione tecnico-funzionale delle strade si applicano alle strade esistenti che hanno caratteristiche corrispondenti		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

a quelle individuate dal comma 2 per ciascuna classe di strada. 17. La classificazione che individua gli itinerari internazionali è aggiuntiva rispetto a quella di cui al comma 4. 18. I divieti e le prescrizioni, previste dal codice e dal presente allegato per le strade inserite negli itinerari internazionali, si applicano unicamente a quelle già in possesso delle caratteristiche richieste dagli accordi internazionali per tale classificazione. 19. Resta salvo quanto previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377, emanato in attuazione della legge 8 luglio 1986, n. 349, in ordine all'individuazione delle opere sottoposte alla procedura di valutazione d'impatto ambientale. 20. Resta ferma, per le strade e veicoli militari, la disciplina specificamente prevista dal codice dell'ordinamento militare.		
Articolo 2 (*Declassificazione*) 1. Quando le strade non corrispondono più all'uso e alle tipologie di	**Art. 2, comma 9** 9. Quando le strade non corrispondono più all'uso e alle	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

collegamento previste, sono declassificate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalle regioni, secondo le rispettive competenze, acquisiti i pareri indicati nell'articolo 1, comma 8. I casi e la procedura per tale declassificazione sono indicati nel presente allegato. 2. Tutte le strade di interesse nazionale, regionali, provinciali e comunali, sono declassificate, qualora non corrispondono all'uso ed alla tipologia di collegamento previste all'esito della procedura di classificazione di cui all'articolo 1. 3. Per le strade di interesse nazionale la declassificazione di cui al comma 2 è disposta con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta dell'A.N.A.S. o della regione interessata per territorio, secondo le procedure individuate dal comma 1. A seguito del decreto di declassificazione, il Presidente della regione, sulla base dei pareri già espressi nella procedura di declassificazione, provvede, con decreto, ad una nuova classificazione della strada, secondo le procedure individuate all'articolo 1, commi 12, 13 e 14. La	tipologie di collegamento previste sono declassificate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalle regioni, secondo le rispettive competenze, acquisiti i pareri indicati nel comma 8. I casi e la procedura per tale declassificazione sono indicati dal regolamento. **Art. 3 Reg. Es. Cds (DPR 495/1992)** 1. Successivamente alla classificazione di tutte le strade statali e non statali, effettuata con le procedure previste all'articolo 2, qualora alcune di esse rientrino nei casi previsti dall'articolo 2, comma 9, del codice, si provvede alla declassificazione delle stesse, intendendosi come tale il passaggio da una all'altra delle classi previste dall'articolo 2, comma 6, del codice. 2. Per le strade statali la declassificazione è disposta con decreto del Ministro dei lavori pubblici, su proposta dell'A.N.A.S. o della regione interessata per territorio, secondo le procedure individuate all'articolo 2, comma 2. A seguito del decreto di declassificazione, il Presidente della regione, sulla base dei pareri già espressi nella procedura di declassificazione, provvede, con decreto, ad una nuova classificazione della strada, secondo le procedure individuate all'articolo 2, commi 4, 5 e 6. La decorrenza di attuazione è la medesima per entrambi i provvedimenti. 3. Per le strade non statali la declassificazione è disposta con decreto del Presidente della regione, su proposta dei competenti organi regionali o delle province o dei comuni interessati per territorio, secondo le procedure indicate all'articolo 2, commi 4, 5 e 6, in relazione alla classifica della strada. Con il medesimo decreto il Presidente della	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

decorrenza di attuazione è la medesima per entrambi i provvedimenti. 4. Per le strade non di interesse nazionale la declassificazione di cui al comma 2 è disposta con decreto del Presidente della regione, su proposta dei competenti organi regionali o delle province o dei comuni interessati per territorio, secondo le procedure indicate all'articolo 1, commi 12, 13 e 14, in relazione alla classifica della strada. Con il medesimo decreto il Presidente della regione, sulla base dei pareri già espressi nella procedura di declassificazione, provvede alla nuova classificazione della strada. Il provvedimento ha effetto dall'inizio del secondo mese successivo a quello nel quale esso è pubblicato. 5. I provvedimenti di cui ai commi 3 e 4 sono pubblicati nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana o nel Bollettino regionale, e trasmessi, entro trenta giorni dalla data della loro adozione, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della registrazione nell'archivio nazionale delle strade. 6. I provvedimenti di declassificazione hanno effetto dall'inizio del secondo	regione, sulla base dei pareri già espressi nella procedura di declassificazione, provvede alla nuova classificazione della strada. Il provvedimento ha effetto dall'inizio del secondo mese successivo a quello nel quale esso è pubblicato. 4. I provvedimenti di cui ai commi precedenti sono pubblicati nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica o nel Bollettino regionale, e trasmessi entro un mese all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, che li registra nell'archivio nazionale delle strade di cui all'articolo 226 del codice. 5. I provvedimenti di declassificazione hanno effetto dall'inizio del secondo mese successivo a quello nel quale essi sono pubblicati nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica o nel Bollettino regionale. 6. Per le strade militari si applicano le procedure di declassificazione previste per le strade statali, mediante emanazione di decreto da parte del Ministro della difesa su proposta del Comando Regione Militare territoriale, previo parere dell'organo tecnico militare competente.	

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN

mese successivo a quello nel quale essi sono pubblicati nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana o nel Bollettino regionale. 7. Per le strade militari, la procedura di declassificazione è disciplinata con decreto del Ministro della difesa, adottato su proposta del Comando Regione Militare territoriale, previo parere dell'organo tecnico militare competente.		

Camera dei Deputati ARRIVO 15 ottobre 2026 Prot: 2026/0001724/TN