

MINISTERO DELL'INTERNO
DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria,
delle Comunicazioni e per i Reparti Speciali della Polizia di Stato

Prot. n. 300/A/7923/20/101/3/3/9

Roma, 22 ottobre 2020

OGGETTO: Legge 11 settembre 2020, n. 120 (1), recante "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 (2), recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale".
Direttive attuative delle disposizioni in tema di circolazione stradale.

La legge 11 settembre 2020 (1) [1], nel convertire con modificazioni il decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 (2) [2], ha introdotto più modifiche al testo originario di tale norma sulla *semplificazione e innovazione digitale*, che è già efficace dallo scorso 15 settembre [3].

Tali modifiche hanno inciso anche sul codice della strada e su alcune disposizioni a esso complementari con lo scopo, in particolare, di:

- incrementare le condizioni della sicurezza stradale;
- snellire alcuni procedimenti relativi allo stato giuridico dei veicoli;
- definire una disciplina transitoria delle operazioni sui veicoli, in considerazione del periodo di emergenza sanitaria dovuto alla diffusione del COVID-19.

Sulla scia di quanto già rappresentato dall'Ufficio per l'Amministrazione Generale [4], si forniscono brevi chiarimenti sulle principali modifiche intervenute in materia di circolazione stradale, poi approfondite in apposite schede a *tema (da 1 a 16)*.

In ognuna di dette schede sono riportate:

- l'attuale formulazione delle norme d'interesse;
- una sintetica descrizione delle novità introdotte e del loro impatto sul piano applicativo;
- le prime indicazioni operative relative all'applicazione delle sanzioni.

Un primo, consistente intervento è stato dedicato dal legislatore allo sviluppo della **mobilità ciclabile**, così da riservare maggiori garanzie alla circolazione dei velocipedi, nonché alla tutela degli **utenti deboli**, assicurando ai pedoni e all'ambiente una più efficace protezione nei pressi delle scuole (**scheda 1**).

Per quanto concerne la **mobilità ciclabile**, l'obiettivo di preservare maggiormente l'incolumità dei conducenti dei velocipedi, tra cui figurano i monopattini elettrici con determinate caratteristiche, è stato perseguito attraverso:

- la previsione di una nuova tipologia di strada, la *strada urbana ciclabile* [5] ove, in presenza di specifici requisiti costruttivi, è assicurata priorità alla circolazione dei velocipedi;
- la modifica della definizione di *corsia ciclabile* [6], al fine di definire meglio le modalità di impegno di tale corsia da parte di altri veicoli;
- la previsione, nei centri abitati, della nuova *corsia ciclabile per doppio senso ciclabile* [7]. Si tratta di una porzione della carreggiata a senso unico ove, con ordinanza del Sindaco, può essere consentita la circolazione dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia;
- la possibilità per i velocipedi di circolare su strade o parti di esse riservate ai mezzi pubblici, purché queste abbiano una determinata conformazione;
- l'adeguamento di una serie di norme di comportamento, come quelle in tema di precedenza, sorpasso e incrocio malagevole.

Per quanto attiene gli **utenti deboli**, al fine di salvaguardare maggiormente i pedoni nei pressi delle scuole è stata introdotta la *zona scolastica* [8], ove con ordinanza del sindaco può essere interdetta o limitata la circolazione, la sosta o la fermata di tutti o alcune categorie di veicoli.

Altro intervento è stato riservato dal legislatore al miglioramento delle condizioni generali di **sicurezza stradale** e alla **semplificazione** di taluni procedimenti, mediante più norme che prevedono:

- la possibilità di (**scheda 2**):
 - accertare violazioni in materia di sosta e fermata, riconoscendola a dipendenti comunali, delle aziende municipalizzate, delle imprese addette alla raccolta dei rifiuti urbani e alla pulizia delle strade;
 - definire i limiti entro cui possono essere accertate violazioni sulle corsie e strade ove transitano i veicoli adibiti al servizio di linea;
- il rilascio del permesso provvisorio di guida da parte delle commissioni mediche locali, che possono anche provvedere direttamente a declassare la categoria di patente posseduta (**scheda 3**);
- l'ampliamento delle violazioni accertabili tramite l'uso di dispositivi di controllo (**scheda 4**);
- la possibilità di rilevare a distanza, con dispositivi o apparecchi omologati, le violazioni dei limiti di velocità su tutte le tipologie di strade e, quindi, anche su quelle urbane (**scheda 5**).

Un ulteriore gruppo di norme riguarda i **veicoli**, con particolare riferimento ai loro aspetti tecnici e documentali, nonché alla

circolazione di quelli immatricolati all'estero. Le modifiche hanno inciso su:

- le attività di visita e prova, laddove i veicoli siano stati *modificati* (**scheda 6**);
- i termini, ulteriormente prorogati, entro cui sottoporli alle operazioni di revisione e alle attività di visita e prova (**scheda 7**);
- l'aggiornamento dei dati in caso di cambio di residenza o di sede del proprietario (**scheda 8**);
- la circolazione dei *tricicli basculanti* su autostrade e strade extraurbane principali (**scheda 9**);
- la cancellazione del veicolo per esportazione (**scheda 10**);
- l'estensione ai veicoli immatricolati con facoltà di acquisto in leasing della possibilità di circolare solo con la fotocopia autenticata della carta di circolazione (**scheda 11**);
- la possibilità di ottenere la licenza per l'esercizio del servizio di taxi o l'autorizzazione al servizio di noleggio con conducente anche per i veicoli noleggiati a lungo termine (**scheda 12**);
- la previsione, in favore di determinati soggetti, di nuove deroghe al divieto di circolazione dei veicoli immatricolati all'estero (**scheda 13**).

Infine, altre modifiche hanno previsto:

- la non esperibilità del ricorso amministrativo gerarchico improprio contro i provvedimenti e le ordinanze inerenti la segnaletica stradale (**scheda 14**); • la possibilità per i veicoli elettrici di sostare negli stalli a loro riservati, anche se non sono nella fase di ricarica (**scheda 15**);
- l'istituzione [9] di una piattaforma nazionale informatica, al fine di agevolare la mobilità dei titolari dei *contrassegni di parcheggio per disabili* (**scheda 16**).

In tale contesto, va tenuto presente che:

- la maggior parte delle modifiche normative in questione, come quelle relative alla mobilità ciclistica, richiedono per essere applicate la variazione delle disposizioni regolamentari, che devono intervenire entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione [10];
- altre norme, invece, necessitano per la loro esecuzione di appositi decreti attuativi.

* * *

Si intendono superati i contenuti di precedenti circolari che sono in contrasto con le modifiche normative introdotte con il citato D.L., le quali andranno applicate in conformità a quanto indicato nelle citate schede (**da 1 a 16**). Dette circolari sono, in particolare, le seguenti:

- n. 300/A/26467/110/26 del 25 settembre 1997 (3);
- n. 300/A/5042/110/26 del 17 agosto 1998 (4);
- n. 300/A/245/19/149/2018/06 del 10 gennaio 2019 (5);
- n. 300/A/1840/18/149/2019/01 del 28 febbraio 2019 (6);
- n. 300/A/4983/19/149/2018/06 del 4 giugno 2019 (7);
- n. 300/A/2309/20/115/28 del 24 marzo 2020 (8);
- n. 300/A/3977/20/115/28 del 5 giugno 2020 (9).

* * *

Le Prefetture, Uffici Territoriali del Governo, che leggono per conoscenza, sono pregate di estendere il contenuto della presente ai Corpi e ai servizi di Polizia locale.

* * *

Tenuto conto della complessità delle norme esaminate e dell'impatto che ne conseguirà dalla loro applicazione, si fa riserva di diramare eventuali, ulteriori indicazioni.

IL DIRETTORE CENTRALE
Stradiotto

[1] pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale - Serie generale, n. 228 del 14 settembre 2020, Supplemento ordinario.

[2] di seguito definito D.L.

[3] ex art. 15, comma 5, legge n. 400/1988.

[4] con nota n. 557/LEG/101.012.41/2473 del 21 settembre u.s.

[5] di cui all'art. 2, comma 2, letto e-bis), codice della strada.

[6] introdotta al numero 12-bis dell'art. 3, comma 1, codice della strada e dall'art. 229 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, c.d decreto rilancio.

[7] di cui all'art. 3, comma 1, n. 12-ter), codice della strada.

[8] dell'art. 3, comma 1, numero 58-bis, codice della strada.

[9] nell'ambito dell'archivio nazionale dei veicoli, di cui all'art. 226, codice della strada.

[10] così come previsto dall'art. 49, comma 5-decies, del D.L.

Scheda illustrativa allegata (All. 1)

MOBILITÀ CICLABILE E TUTELA DEGLI UTENTI DEBOLI

Testo integrato degli artt. 2, 3, 7, 145, 148, 150 e 182 del D.Lgs. 30.4.1992 n. 285 Codice della Strada e successive modificazioni risultanti dalle modifiche apportate dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120 e per i soli artt. 3 e 182 anche dal decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n.77.

Art. 2

Definizione e classificazione delle strade

(comma 1 omissis)

2. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

(lettera A - E omissis)

E-bis - Strade urbane ciclabili;

(lettere F - F bis omissis)

3. Le strade di cui al comma 2 devono avere le seguenti caratteristiche minime:

(lettera A - E omissis)

E-bis - STRADA URBANA CICLABILE: strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi;

(lettere F - F bis omissis)

(commi 4 - 10 bis omissis)

Art. 3

Definizioni stradali e di traffico

1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

(numeri 1) - 7) omissis)

7-bis) CASA AVANZATA : linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli.

(numeri 8) - 12) omissis)

12-bis) CORSIA CICLABILE: parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. La corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata di cui all'articolo 151 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. La corsia ciclabile si intende valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura;

12-ter) CORSIA CICLABILE PER DOPPIO SENSO CICLABILE: parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile è parte della carreggiata destinata alla circolazione dei velocipedi in senso opposto a quello degli altri veicoli;

(numeri 13) - 58) omissis)

58-bis) ZONA SCOLASTICA: zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

(comma 2 omissis)

Art. 7

Regolamentazione della circolazione nei centri abitati

1. Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:

(lettere a) - i) omissis)

i-bis) stabilire che su strade classificate di tipo E, E-bis, F o F-bis, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h ovvero su parte di una zona a traffico limitato, i velocipedi possano circolare anche in senso opposto all'unico senso di marcia prescritto per tutti gli altri veicoli, lungo la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile presente sulla

strada stessa. La facoltà può essere prevista indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito. Tale modalità di circolazione dei velocipedi è denominata 'doppio senso ciclabile ed è individuata mediante apposita segnaletica; i-ter) consentire la circolazione dei velocipedi sulle strade di cui alla lettera i), purché non siano presenti binari tramviari a raso ed a condizione che, salvo situazioni puntuali, il modulo delle strade non sia inferiore a 4,30 m.

(commi 2 - 11 omissis)

11-bis. Nelle zone scolastiche urbane può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco. I divieti di circolazione, 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. Chiunque viola gli obblighi, le limitazioni o i divieti previsti al presente comma è soggetto alla sanzione amministrativa di cui al comma 13-bis

(commi 12 - 15 bis omissis)

Art. 145 **Precedenza**

(commi 1 - 4 omissis)

4-bis. I conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che transitano sulle strade urbane ciclabili o vi si immettono, anche da luogo non soggetto a pubblico passaggio.

4-ter. Lungo le strade urbane i conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili.

(commi 4 - 11 omissis)

Art. 148 **Sorpasso**

(commi 1 - 9 omissis)

9-bis. Lungo le strade urbane ciclabili il conducente di un autoveicolo che effettui il sorpasso di un velocipede è tenuto ad usare particolari cautele al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza in considerazione della minore stabilità e della probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte del velocipede stesso. Prima di effettuare il sorpasso di un velocipede, il conducente dell'autoveicolo valuta l'esistenza delle condizioni predette per compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli, riducendo particolarmente la velocità, ove necessario, affinché la manovra di sorpasso sia compiuta a ridottissima velocità qualora le circostanze lo richiedano. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alle sanzioni amministrative di cui al comma 16, primo periodo.

(commi 10 - 16 omissis)

Art. 150 **Incrocio tra veicoli nei passaggi ingombrati o su strade di montagna**

(commi 1 - 2 omissis)

2-bis. Lungo le strade urbane a senso unico, in cui è consentita la circolazione a doppio senso ciclabile di cui all'articolo 7, comma 1, lettera i-bis), qualora risulti non agevole l'incrocio, i conducenti degli altri veicoli devono dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulla corsia ciclabile per doppio senso ciclabile.

(commi 3 - 5 omissis)

Art. 182 **Circolazione dei velocipedi**

(comma 1 omissis)

1-bis. Le disposizioni del comma 1 non si applicano alla circolazione dei velocipedi sulle strade urbane ciclabili.

(commi 2 - 8 omissis)

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. 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.

9-ter. Nelle intersezioni semaforizzate, sulla base di apposita ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 7, comma 1, previa valutazione delle condizioni di sicurezza, sulla soglia dell'intersezione può essere realizzata la casa avanzata, estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata. La casa avanzata può essere realizzata lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fornite di più corsie per senso di marcia, ed è posta a una distanza pari almeno a 3 metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare. L'area delimitata è accessibile attraverso una corsia di lunghezza pari almeno a 5 metri riservata alle biciclette, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione.

(comma 10 omissis)

* * *

1. AMBITO DI APPLICAZIONE DELLE NORME IN MATERIA DI MOBILITÀ CICLABILE

Le nuove norme relative alla mobilità ciclabile sono riferite indistintamente a tutti i velocipedi per cui la loro applicazione è estesa, ai sensi dell'art. 50 CdS non solo alle biciclette, comprese quelle a pedalata assistita, ma anche agli altri mezzi a propulsione muscolare a tre o quattro ruote e, per effetto del DL 30 dicembre 2019, n. 162 convertito dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, anche ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica aventi le caratteristiche tecniche previste nell'articolo 33 bis della predetta da norma, nelle more della sperimentazione di cui all'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, e fino alla data di entrata in vigore delle nuove norme relative alla stessa sperimentazione, avviata con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019.

2. STRADE URBANE CICLABILI

Con la modifica dell'art. 2 comma 3, CdS è stata introdotta la nuova categoria E bis, denominata "STRADA URBANA CICLABILE".

Si tratta di una strada urbana a cui si intende dare una specifica connotazione ciclabile, attribuendo la priorità alla circolazione dei velocipedi rispetto a tutti gli altri veicoli che, comunque, sono ammessi a circolare, sia pure con particolari cautele.

Per poter assumere tale classificazione, la strada deve essere ad unica carreggiata e deve avere necessariamente banchine laterali pavimentate e marciapiedi, per consentire la rigorosa separazione dei pedoni rispetto al traffico ciclabile ed agli altri eventuali veicoli presenti in carreggiata. In tale contesto, infatti, in funzione della priorità accordata a tutti i velocipedi e della presumibile numerosa presenza di essi, i pedoni devono essere protetti adeguatamente come utenti ugualmente vulnerabili.

Per meglio tutelare i velocipedi rispetto agli altri veicoli, su queste strade deve essere imposto un limite di velocità non superiore a 30 km/h, tramite apposito segnale e coerentemente devono essere adottate le misure di moderazione della velocità che consentano agli altri eventuali veicoli presenti in carreggiata di poter correttamente percepire di percorrere una strada urbana ciclabile.

La violazione del predetto limite di velocità, in virtù delle modifiche introdotte all'art. 4 del D.L. 20 giugno 2002, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, può essere oggetto anche di controllo da remoto con dispositivi di accertamento delle violazioni a distanza, senza obbligo di contestazione immediata.

La strada deve essere individuata da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, che, in ragione della nuova introduzione della classificazione, non è ancora presente nel Regolamento di esecuzione del Codice che dovrà essere oggetto di intervento di integrazione regolamentare, come previsto dall'art. 49, comma 5-undecies, del DL.

Visto che la presenza della segnaletica condiziona in modo diretto la possibilità di classificare un tratto di strada urbana come ciclabile, è evidente che, fino all'emanazione delle norme regolamentari che ne preciseranno le caratteristiche, la nuova classificazione non può trovare pratica attuazione.

I limiti di velocità particolarmente ridotti e le specifiche norme di comportamento particolarmente orientate alla tutela degli utenti di velocipedi impongono ai conducenti degli altri veicoli a motore di usare una particolare prudenza quando transitano su tali strade. Si tratta, infatti, come è evidente dall'insieme delle modifiche delle norme di comportamento di cui si farà di seguito illustrazione, di una tipologia di strada prevalentemente destinata alla circolazione dei velocipedi e dei veicoli leggeri ma nelle quali non può essere impedita e quindi vietata la circolazione dei veicoli motorizzati, sia l o pure in modo residuale. Tale connotazione impone di valutare il comportamento degli altri utenti della strada, diversi dai conducenti dei velocipedi, in funzione delle esigenze di mobilità ciclistica che, prevedibilmente, può essere caratterizzata da una considerevole presenza di ciclisti e di conducenti di monopattini elettrici, anche minori di età.

Per queste ragioni, la priorità concessa ai velocipedi che circolano o si immettono su una strada ciclabile, è stata concretamente definita attraverso la modifica degli artt. 145, 148 e 182 CdS, rispettivamente in materia di precedenza, sorpasso e comportamento dei ciclisti i cui contenuti, devono essere necessariamente messi in relazione con la modifica dell'art. 2 di cui si parla.

Sulla base delle modifiche introdotte in tali norme, complessivamente, può riconoscersi una reale e significativa precedenza nelle manovre ai conducenti dei velocipedi che transitano sulla strada ciclabile rispetto a quelli dei veicoli a motore.

2.1 Precedenza sulle strade ciclabili (modifiche art. 145 CdS)

Attraverso l'introduzione dell'art. 145, comma 4 bis, CdS si prevede che i conducenti dei veicoli diversi dai velocipedi hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che transitano o che si immettono su strada urbana ciclabile, anche se provengono da un luogo non soggetto a pubblico passaggio.

Con tale norma, si intende conferire un diritto di precedenza ai conducenti dei velocipedi anche quando, presso le intersezioni con una strada ciclabile, provengono da sinistra rispetto al senso di marcia dei conducenti degli altri veicoli o quando si immettono sulla strada ciclabile da un luogo non soggetto a pubblico passaggio, come, ad esempio, un parco pubblico o una scuola. La norma, che pone obblighi molto stringenti per i conducenti degli altri veicoli, vuole evidenziare la particolare libertà di movimento concessa ai velocipedi lungo le strade ciclabili che sono prioritariamente destinate alla loro circolazione.

La norma, tuttavia, non può essere letta nel senso di conferire ai conducenti dei velocipedi il diritto di circolare nelle

intersezioni senza usare particolare prudenza o di immettersi in modo imprudente sulla strada. Infatti anche ai velocipedi si applicano le disposizioni generali dell'art. 145, comma 1, CdS che impongono a tutti i conducenti, quindi anche a quelli dei velocipedi, l'obbligo di usare la massima prudenza alle intersezioni al fine di evitare incidenti.

Inoltre, se sulla strada ciclabile sono presenti obblighi di precedenza resi manifesti da segnali stradali che impongono di fermarsi o di dare la precedenza ai veicoli circolanti su strade che incrocino la medesima strada ciclabile, tali obblighi si applicano anche ai velocipedi che transitano su quest'ultima; perciò, in tali circostanze, essi devono rallentare e, all'occorrenza, fermarsi per cedere la precedenza ad altri veicoli che, secondo la segnaletica presente, hanno priorità.

Inoltre, nonostante la previsione normativa conferisca loro la precedenza, i conducenti dei velocipedi devono rispettare, come tutti gli altri utenti della strada, l'obbligo di cedere il passo ai tram che circolano in sede promiscua ed ai veicoli di soccorso che abbiano in funzione gli appositi dispositivi supplementari di allarme luminoso e acustico. Infatti, tali veicoli, hanno precedenza su tutte le altre categorie di utenti della strada, ad eccezione dei pedoni, in ragione della loro particolare modalità di circolazione.

Per quanto riguarda la sanzione applicabile nei confronti del conducente che non cede la precedenza ai velocipedi che circolano o si immettono su una strada ciclabile, la nuova norma non prevede una nuova fattispecie sanzionatoria rendendo così applicabile quella generale prevista per chiunque viola le disposizioni dell'art. 145 CdS, prevista dal comma 10 dello stesso articolo, con applicazione della decurtazione di punteggio e con la possibilità di applicare la sanzione accessoria della sospensione della patente in caso di recidiva.

2.2 Sorpasso sulle strade ciclabili (modifiche art. 148 CdS)

Anche la modifica dell'art. 148, nel quale è stato inserito il comma 9 bis, concorre nella predisposizione di una speciale cautela verso i velocipedi, segnatamente in materia di sorpasso da parte degli autoveicoli sulle strade urbane ciclabili.

La norma impone ai conducenti degli autoveicoli che circolino sulla strada urbana ciclabile, prima di effettuare il sorpasso dei velocipedi, i seguenti comportamenti in aggiunta alle cautele e alla prudenza richiesta dalle disposizioni generali dell'art. 148 CdS:

- valutare l'esistenza di un'adeguata distanza laterale di sicurezza rispetto ai velocipedi che consenta di compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli;
- ridurre particolarmente la velocità, ove necessario, e compiere il sorpasso a bassissima velocità, qualora le circostanze lo richiedano (ad esempio, quando i velocipedi marciano affiancati).

Pertanto, la manovra di sorpasso, che deve essere, comunque, compiuta a bassissima velocità (in considerazione anche del limite di velocità massima di 30 Km/h imposto a tutti i veicoli su queste strade), deve essere eseguita osservando particolari cautele al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza in considerazione della minore stabilità e della probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte del velocipede.

Il comportamento sopradicato è imposto dalla norma solo ai conducenti di autoveicoli; tuttavia, le regole generali di prudenza nell'effettuazione del sorpasso dei velocipedi da parte di conducenti di altre categorie di veicoli a motore, come precisato da copiosa giurisprudenza in materia, devono essere comunque rispettate in relazione alla minore stabilità e alla probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte dei velocipedi.

Il conducente di un autoveicolo che viola le disposizioni in materia di sorpasso dei velocipedi sulle strade urbane ciclabili è soggetto alla sanzione amministrativa di cui al comma 16, primo periodo, dell'art. 148 CdS. Il rinvio operato a tale specifica previsione normativa, anziché all'intera disposizione del comma 16, esclude l'applicazione della sanzione accessoria della sospensione della patente e della decurtazione dei punti che, in tale ipotesi, perciò, non possono essere applicate al conducente che effettua un sorpasso senza rispettare le particolari cautele imposte dalla nuova norma.

2.3 Comportamento dei ciclisti sulle strade urbane ciclabili (modifiche art. 182 CdS)

Con l'introduzione dell'art. 182, comma I bis, CdS, in deroga al generale divieto di circolare affiancati in numero superiore a due imposto ai conducenti dei velocipedi su tutte le altre strade, sulle strade urbane ciclabili, si è consentito ai velocipedi di marciare affiancati impegnando la gran parte della carreggiata, allo scopo di sorpassarsi più agevolmente e circolare con maggiore facilità sulla strada loro destinata. La deroga è costruita, perciò, allo scopo di consentire la più completa e razionale occupazione della carreggiata da parte dei velocipedi in caso di intensa presenza di biciclette e monopattini, dando loro maggiore libertà di movimento, che è, invece, più limitata sulle altre strade dalle esigenze di circolazione degli altri veicoli più veloci.

Occorre precisare, tuttavia, che la norma non intende consentire l'ingombro incondizionato della carreggiata della strada ciclabile; infatti, quando sopraggiunge un veicolo più ingombrante che intenda sorpassarli, essi hanno comunque l'obbligo di spostarsi sulla destra e dare spazio ad esso affinché completi, con le cautele generali imposte dall'art. 148 CdS, la manovra di sorpasso.

3. CORSIE CICLABILI

Con l'intervento di riforma dell'art. 3, comma 1, n. 12 bis) CdS, è stata modificata la definizione di "CORSIA CICLABILE", già introdotta dall'art. 229 decreto-legge 19.05.2020, n. 34 (c.d. "decreto rilancio") come convertito dalla legge 17.07.2020, n. 77.

La corsia ciclabile è una parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli.

Tale corsia deve essere facilmente riconoscibile, soprattutto dagli altri utenti della strada attraverso una segnaletica orizzontale contraddistinta dal simbolo del velocipede iscritto sulla pavimentazione.

La norma prevede che la corsia ciclabile possa avere una diversa configurazione a seconda del contesto in cui è inserita. Infatti:

- quando le dimensioni della carreggiata lo consentono, la corsia ciclabile può essere separata dalla restante carreggiata destinata ai veicoli a motore con una striscia bianca continua; la corsia ciclabile di norma è posizionata sul lato destro, con possibilità, ove le circostanze lo consentono, di collocarla anche sul lato sinistro. In queste condizioni, la corsia è da ritenersi ad uso esclusivo dei velocipedi a cui è destinata e non può essere impegnata da altri veicoli;
- se le dimensioni della carreggiata, invece, non consentono di ricavare una corsia ciclabile per l'uso esclusivo da parte dei velocipedi, al fine di individuare una fascia della carreggiata con destinazione prioritaria ai velocipedi ma nella quale è comunque consentita la circolazione dei veicoli a motore che per il loro ingombro sono costretti ad occuparla parzialmente e per brevi tratti, può essere ricavata una corsia ciclabile all'interno della carreggiata. In tal caso la corsia ciclabile è delimitata da strisce bianche discontinue in modo che sia evidente la possibilità di essere impegnata anche dai veicoli diversi dai velocipedi. Infatti, in queste condizioni, per espressa previsione normativa, la corsia ciclabile può essere usata in modo promiscuo anche per la marcia da parte di altri veicoli diversi dai velocipedi, se le condizioni di traffico lo richiedono o per l'effettuazione di manovre (svolta o spostamento verso gli stalli di sosta laterali o di fermata dei mezzi pubblici, ecc.).

In tutte le condizioni sopraindicate, tuttavia, i velocipedi che circolano sulla corsia ciclabile hanno comunque la priorità rispetto agli altri conducenti che, in occasione delle manovre o alle intersezioni, devono comunque dare la precedenza ai velocipedi che transitano lungo le corsie ciclabili, rallentando e, ove occorra, fermandosi per consentire loro di transitare in sicurezza.

La corsia ciclabile quando è delimitata da strisce longitudinali discontinue:

- può essere sempre impegnata dai veicoli del servizio trasporto pubblico quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo. Tale possibilità di impegnare lo spazio destinato ai velocipedi, tuttavia, è limitata allo spazio necessario per consentire al mezzo pubblico di effettuare una fermata se la corsia risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione della fermata stessa, di cui all'art. 151 Reg. CdS;
- può essere attraversata, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di spostarsi verso il margine della carreggiata per effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura.

Infatti, solo quando la corsia ciclabile è delimitata da striscia longitudinale discontinua, come previsto dall'art. 40 CdS, è sempre consentito ai veicoli a motore di impegnare lo spazio relativo, soprattutto quando non è impegnato da velocipedi.

La nuova norma, che prevede che la corsia ciclabile sia valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, perciò, deve essere comunque letta alla luce del generale divieto di valicare la striscia continua imposto dall'art. 40, comma 3, CdS.

La classificazione di corsia ciclabile incide anche sulla determinazione delle caratteristiche. Infatti, la pista ciclabile deve avere una larghezza minima prevista dal DM 557/1999, mentre le dimensioni della corsia ciclabile, non essendo state determinate dalla nuova normativa, dovranno essere oggetto di un necessario e specifico intervento di rimodulazione delle norme regolamentari.

Occorre ulteriormente evidenziare che, diversamente dalle piste ciclabili, la corsia ciclabile è posta all'interno della carreggiata e, in ragione della definizione generale di "corsia" (art. 3, c. 1, n. 12 CdS) a cui deve comunque farsi riferimento, deve avere larghezza sufficiente a permettere il transito di una fila di velocipedi. Diversamente dalla pista ciclabile, perciò, essa non può mai essere a doppio senso (bidirezionale), ma deve seguire il senso di marcia delle altre corsie presenti sulla carreggiata.

La "corsia ciclabile" è stata definita in modo specifico per essere ricavabile anche all'interno di una normale corsia veicolare (e delimitata da strisce discontinue), quando non c'è lo spazio fisico ovvero la larghezza sufficiente per costruirla in adiacenza a tale corsia veicolare ovvero quando, fuori della carreggiata, non c'è spazio per costruire una "pista ciclabile in corsia riservata".

La nuova definizione, perciò, è stata introdotta al fine di individuare una porzione di corsia veicolare ordinaria in cui i velocipedi possono essere maggiormente tutelati. Infatti, in tale spazio, la circolazione dovrebbe essere dedicata prioritariamente (ma non esclusivamente) alle biciclette, tollerando che, sia pure in modo eccezionale per le ridotte dimensioni della carreggiata, tale fascia possa essere percorsa o attraversata anche dai veicoli a motore diversi dai velocipedi.

Prevedendo che tale spazio possa essere qualificato come corsia, la norma ha, inoltre, consentito che la corsia ciclabile possa essere attraversata dai veicoli diretti alla contigua fascia di sosta laterale, cosa che, invece, è preclusa in caso di pista ciclabile in corsia riservata.

In termini pratici, perciò, la nuova definizione ha lo scopo di consentire, con l'apposizione di idonea segnaletica orizzontale, di dedicare prioritariamente, ma non necessariamente di riservare esclusivamente una parte della carreggiata al flusso ciclabile, consentendo, al tempo stesso, la possibilità di impegnare tale spazio per le manovre di svolta, per la fermata dei veicoli del servizio di trasporto pubblico in corrispondenza della palina/pensilina e, sia pure eccezionalmente, per l'utilizzo promiscuo della corsia anche da parte di altri veicoli, diversi dai velocipedi.

Per questa ragione, nella definizione di corsia ciclabile, si è fatto riferimento alla possibilità che essa sia delimitata da strisce discontinue, quindi valicabili, che consentano ai conducenti diversi dai velocipedi, di impegnarla temporaneamente per effettuare manovre e per la marcia ordinaria, quando le dimensioni della corsia ordinaria in cui è inserita la corsia ciclabile sono, in alcuni punti, più ridotte.

3.1 Precedenza dei velocipedi sulle corsie ciclabili (modifiche art. 145 CdS)

Con l'introduzione dell'art. 145, comma 4-ter CdS, si è previsto che, lungo le strade urbane, i conducenti degli altri veicoli

hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili. Tale modifica, consente di dare un concreto contenuto alla priorità che è accordata ai velocipedi che impegnano le corsie ciclabili, anche quando esse sono parte delle corsie ordinarie veicolari e possono essere impegnate promiscuamente da altri veicoli.

Alle intersezioni, perciò, salvo diversa segnalazione, i conducenti dei velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili hanno la precedenza rispetto ai veicoli che attraversano la corsia o vi si immettono da strade laterali, anche se essi provengono da destra rispetto al senso di marcia dei conducenti dei velocipedi. Come previsto anche per l'analoga modifica introdotta in materia di precedenza per i conducenti dei velocipedi che circolano sulle strade ciclabili, tuttavia, la nuova disposizione dell'art. 145, comma 4 ter, CdS, deve essere coordinata con le altre disposizioni del CdS con la conseguenza che:

- se, in corrispondenza di un'intersezione tra la strada che ha una corsia ciclabile ed un'altra strada è stato disposto, mediante l'apposizione di idonea segnaletica, l'obbligo di dare la precedenza per tutti i veicoli che circolano su tale strada, l'obbligo vale anche per i conducenti dei velocipedi che marciano sulla corsia ciclabile; infatti, nonostante la priorità accordata dalla nuova disposizione, in tali casi, gli obblighi di precedenza imposti dalla segnaletica sono riferiti a tutti i veicoli circolanti sulla strada e, quindi, anche ai velocipedi che impegnano la corsia ciclabile;
- i conducenti dei velocipedi devono rispettare, come tutti gli altri utenti della strada, l'obbligo di cedere il passo ai tram che circolano in sede promiscua ed ai veicoli di soccorso che hanno in funzione gli appositi dispositivi supplementari. Infatti, tali veicoli, hanno la precedenza su tutte le altre categorie di utenti della strada in ragione della loro particolare modalità di circolazione.

Il diritto di precedenza previsto per chi circola sulle corsie ciclabili incontra, altresì, un limite nell'ipotesi in cui il velocipede debba eseguire la svolta a sinistra all'intersezione. In tale caso, infatti, valgono le regole generali previste per le manovre dei velocipedi; perciò, il velocipede deve gradualmente spostarsi verso sinistra impegnando la prima corsia utile che gli consenta la svolta, dando la precedenza ai veicoli che circolano sulla corsia ordinaria, e agli altri veicoli che impegnano l'incrocio provenienti dalla destra. Rimangono in ogni caso ferme le disposizioni dell'art. 377, comma 2, Reg. Es. CdS, che impongono di attraversare la carreggiata tenendo il velocipede a mano qualora vi sia traffico particolarmente intenso.

Come per le strade ciclabili, la violazione dell'obbligo di cedere il passo ai velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili è oggetto della sanzione amministrativa di cui al comma 10 dell'art. 145 CdS.

3.2 Obbligo per i velocipedi di impegnare le corsie ciclabili (modifiche art. 182 CdS)

La modifica apportata all'art. 182 CdS impone ai conducenti dei velocipedi di impegnare la corsia ciclabile quando essa è presente sulla strada e, quindi, vieta loro di circolare sulla restante parte della strada che è destinata alla circolazione degli altri veicoli. La modifica, che è diretta conseguenza della priorità ciclabile che offre la corsia ciclabile, deve essere coordinata anche con quella introdotta dal secondo periodo del comma 9 dell'art. 182 CdS secondo cui le norme previste dal regolamento per la circolazione sulle piste ciclabili si applicano anche alla circolazione sulle corsie ciclabili.

Con tale disposizione, in termini pratici, si estendono anche alle corsie ciclabili le disposizioni dell'art. 377 Reg. CdS relative alla circolazione sulle piste ciclabili. Naturalmente, la diversa natura e le diverse caratteristiche delle piste ciclabili rispetto alle corsie ciclabili rendono tale estensione limitata alle disposizioni compatibili ed applicabili concretamente anche alla circolazione sulle corsie ciclabili.

In particolare:

- sulla base del richiamo delle norme dell'art. 377, comma 6, Reg. CdS, per la circolazione dei velocipedi sulle corsie ciclabili, si applicano, ove compatibili, le norme di comportamento relative alla circolazione dei veicoli. Ciò significa, quindi, che anche sulle corsie ciclabili i ciclisti non possono marciare affiancati in numero superiore a 2 (salvo presenza di bambini con meno di 10 anni) e che devono tenere un comportamento identico a quello previsto per la circolazione sulla carreggiata ove non esiste uno spazio loro dedicato;
- per effetto della norma dell'art. 182 CdS, si applicano anche alle corsie ciclabili le disposizioni del comma 7 dell'art. 377 Reg. CdS con la conseguenza che, ove le corsie 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. Sul tema occorre fare le seguenti precisazioni:
 - la disposizione, per quanto riguarda le intersezioni in cui le corsie ciclabili attraversano una carreggiata, ovviamente, va coordinata con le disposizioni introdotte dall'art. 145, comma 4-ter, CdS, di cui si è data illustrazione, che prevedono il diritto di precedenza, salvo diversa segnalazione, per i conducenti dei velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili.
 - per quanto riguarda, invece, l'immissione sulla carreggiata alla fine di una corsia ciclabile, va considerato che, in tali circostanze, il ciclista, effettuando una manovra di spostamento, è tenuto, a norma dell'art. 154 CdS, a dare la precedenza ai veicoli che circolano sulla carreggiata a nulla rilevando la disposizione del richiamato art. 145, comma 4-ter, CdS che si riferisce unicamente alla circolazione sulle corsie ciclabili e regola la precedenza per le possibili interferenze di traiettoria degli altri veicoli che l'attraversano.

I conducenti dei velocipedi che non impegnano le corsie ciclabili quando sono presenti sulla strada, sono puniti con le sanzioni amministrative di cui all'art. 182, comma 10, CdS.

4. DOPPIO SENSO DI CIRCOLAZIONE CICLABILE

Con la modifica dell'art. 7 CdS, si è conferita ai Comuni la facoltà di definire strade urbane o tratti di esse in cui è possibile la circolazione a doppio senso solo per i velocipedi. Si tratta, infatti, di strade urbane a senso unico di marcia in cui i velocipedi che impegnano la corsia loro riservata possono circolare in senso opposto a quello consentito.

La norma prevede espressamente che tale modalità di circolazione sia definita come "doppio senso ciclabile" e richiede che il tratto di strada in cui esso è consentito sia individuato mediante apposita segnaletica verticale ed orizzontale.

Occorre evidenziare, perciò, che la modifica normativa richiamata non ha riconosciuto ai conducenti di velocipedi di circolare indiscriminatamente controsenso ma ha previsto che, per essere autorizzata, tale manovra deve essere effettuata solo sulle strade ove sia presente idonea segnaletica orizzontale e verticale frutto di attenta valutazione da parte del Comune.

Le condizioni affinché i conducenti dei velocipedi possano godere di tale facoltà sono indicate dallo stesso art. 7 comma 1, lett. i bis) che limita la possibilità di istituire il "doppio senso ciclabile" sulle strade urbane classificate di tipo E, E-bis, F o F-bis o su parte di una zona a traffico limitato, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h.

L'esercizio della facoltà di istituire il doppio senso ciclabile con specifica ordinanza del sindaco (che pertanto dovrà valutarne la fattibilità tecnica), invece, non è subordinato ad una larghezza minima della carreggiata, alla presenza e alla posizione di aree per la sosta veicolare e alla massa dei veicoli autorizzati al transito. Ciò lascia intendere che la corsia ciclabile possa essere realizzata anche in presenza di carreggiate non molto ampie; del resto, tale corsia è per definizione utilizzabile in modo promiscuo anche da altri veicoli che possono impegnarla quando non sono presenti velocipedi, con obbligo, in ogni caso, di dare loro la precedenza, specificata mediante apposita segnaletica verticale ed orizzontale.

Le modalità della circolazione dei velocipedi sulle strade a doppio senso ciclabile possono essere ricavate dal coordinamento della modifica dell'art. 7 CdS di cui si parla con quelle di cui agli artt. 3 e 182 CdS, rispettivamente in materia di definizione della corsia ciclabile per doppio senso ciclabile e di norme specifiche per la circolazione su tale tipo di corsia.

4.1 Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile

Con l'introduzione dell'art. 3, comma 1, n. 12 - ter), CdS si è prevista la definizione di "CORSIA CICLABILE PER DOPPIO SENSO CICLABILE", stabilendo che essa è la parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia stesso, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli. La corsia è delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile ed è contraddistinta dal simbolo del velocipede iscritto sulla pavimentazione.

La corsia ciclabile, perciò, non è una pista ciclabile ma una corsia e come tale è parte della carreggiata destinata alla circolazione di una fila di velocipedi in senso opposto a quello degli altri veicoli.

Essa può essere utilizzata per un uso promiscuo da parte dei veicoli diversi dai velocipedi, quando non è impegnata dai velocipedi stessi e, per tale ragione, è delimitata da una striscia longitudinale discontinua. La possibilità di uso promiscuo della corsia ciclabile a doppio senso ciclabile può evincersi anche in base al combinato disposto con la modifica introdotta all' art. 150 CdS che disciplina le priorità in caso di incrocio malagevole sulla corsia a doppio senso ciclabile da parte degli autoveicoli che circolano sulla strada e che impone agli altri utenti di fermarsi e cedere il passo ai velocipedi.

Per la circolazione sulla corsia ciclabile per doppio senso ciclabile trovano applicazione le norme del Regolamento di esecuzione del CdS nella misura in cui esse siano compatibili con la natura e le caratteristiche della circolazione a doppio senso ciclabile che vi si svolge. In particolare, mentre non sembra applicabile al caso la disposizione dell'art. 377, comma 6, Reg. Es. CdS, trovano piena applicazione, le disposizioni dell'art. 377, comma 7, Reg. Es. CdS, che prevedono l'estensione delle regole di circolazione ordinaria dei velocipedi anche alle corsie ciclabili a doppio senso.

Sulla la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile non si applicano le disposizioni dell'art. 145, comma 4 ter, relative alla precedenza di cui godono i velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili.

4.2 Obbligo per i velocipedi di impegnare le corsie ciclabili a doppio senso ciclabile (modifiche art. 182 CdS)

Con la modifica dell'art. 182, comma 9, CdS, si è stabilito che sulle strade in cui è possibile la circolazione a doppio senso ciclabile, i velocipedi che circolano in senso contrario a quello di marcia rispetto agli altri veicoli devono impegnare obbligatoriamente la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile e, di conseguenza, in nessun caso essi possono circolare controsenso nella restante parte della carreggiata. Su tale corsia i ciclisti devono circolare in unica fila, fatte salve le manovre di sorpasso.

In caso di violazione di tale obbligo, si applicano le sanzioni dell'art. 182, comma 10, CdS che prevalgono, in quanto più specifiche, su quelle dell'art. 7 CdS, che rimangono applicabili in caso di circolazione controsenso dei velocipedi sulle strade prive di corsia ciclabile per doppio senso ciclabile.

5. IMPEGNO DELLE CORSIE RISERVATE AI BUS DA PARTE DI VELOCIPEDI

Con la modifica dell'art. 7 CdS, si dà la possibilità ai Comuni di prevedere che i velocipedi possano impegnare le corsie preferenziali riservate ai mezzi pubblici, ma solo a condizione che non siano presenti binari tramviari a raso e che, salvo situazioni puntuali, la larghezza delle corsie bus non sia inferiore a 4,30 m.

La norma, perciò, non introduce una deroga generalizzata al divieto di utilizzare le corsie preferenziali per i conducenti dei veicoli diversi da quelli adibiti al trasporto pubblico locale, ma prevede che i conducenti dei velocipedi, in presenza di specifica ordinanza del sindaco (che pertanto dovrà valutarne la fattibilità tecnica), possano impegnare tali corsie solo ove sia presente idonea segnaletica che lo consenta. In tutti gli altri casi, anche per questi veicoli, resta il divieto di impegnare le corsie preferenziali indicate, oggetto delle sanzioni di cui all'art. 7 CdS.

La presenza di punti singolari, caratterizzati da un restringimento della carreggiata di estensione limitata, non impone di

interrompere la circolazione ciclabile sulla corsia riservata a condizione che la larghezza della corsia stessa resti comunque idonea alla circolazione dei velocipedi insieme ai mezzi del trasporto pubblico locale.

6. CASA AVANZATA

Con una modifica introdotta dall'art. 229, comma 3, del DL 19 maggio 2020, n. 34 convertito con legge 17 luglio 2020, n. 77 era stata introdotta e definita la "CASA AVANZATA" che rappresenta una particolare modalità di gestione del traffico ciclabile alle intersezioni semaforizzate. Infatti, secondo la definizione che si ricava dal combinato disposto dell'art. 3, comma I, n. 7 bis), e dell'art. 182, comma 9-ter, CdS, la casa avanzata è costituita da una linea di arresto per le biciclette posta in posizione avanzata di almeno 3 metri rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli.

In corrispondenza di un incrocio con semaforo, perciò, la casa avanzata crea uno spazio riservato alle biciclette, posto davanti alla linea di arresto dei veicoli a motore, che consente ai ciclisti di attendere il segnale luminoso verde in una posizione avanzata rispetto alla linea di arresto prevista per tutti gli altri veicoli consentendo una loro maggiore visibilità.

Il comma 9-ter dell'articolo 182 CdS, introdotto dallo stesso DL 34/2020 convertito nella legge n. 77/2020 specifica che la casa avanzata può essere realizzata solo lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fomite di più corsie per senso di marcia. La casa avanzata può impegnare l'intera carreggiata o una parte di essa.

La linea d'arresto che individua lo spazio della casa avanzata è posta a una distanza pari almeno a tre metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare ordinario.

La casa avanzata deve essere facilmente accessibile per le biciclette allo scopo di evitare ai conducenti manovre di zig - zag tra gli altri veicoli fermi o in fase di arresto all'intersezione. Per tale ragione, l'art. 182 CdS stabilisce che l'area delimitata dalla casa avanzata deve essere resa accessibile attraverso una pista ciclabile di lunghezza pari almeno a cinque metri riservata alle biciclette, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione. Con la modifica dell'art. 182 CdS, introdotta dal DL 76/2020 convertito in L 120/2020 in commento, si è completato l'intervento normativo del maggio scorso, stabilendo che la casa avanzata possa essere raccordata alla strada in cui è inserita anche attraverso una corsia ciclabile che deve garantire un più facile accesso allo spazio dedicato alle biciclette.

Con la predisposizione della casa avanzata, le biciclette assumono la priorità nel contesto urbano, con particolare vantaggio in caso di svolta a sinistra all'intersezione perché tali veicoli possono muoversi in anticipo rispetto agli altri veicoli. Infatti, la presenza della casa avanzata permette ai ciclisti di aspettare il verde davanti agli altri veicoli, che devono arrestarsi necessariamente più indietro, e dunque con precedenza, rispetto agli stessi.

Il conducente di un veicolo diverso dalla bicicletta che si ferma in attesa del semaforo nello spazio delimitato dalla casa avanzata commette la violazione di cui all'art. 146, comma 2, CdS, in relazione all'art. 40 CdS per violazione degli obblighi imposti dalla segnaletica orizzontale.

L'individuazione delle intersezioni in cui è possibile la realizzazione della casa avanzata deve essere prevista con specifica ordinanza del sindaco, che pertanto dovrà valutarne la fattibilità tecnica, soprattutto in relazione al reciproco distanziamento delle due linee di arresto e la visibilità delle lanterne semaforiche per tutte le componenti di traffico.

7. ZONA SCOLASTICA

Con la modifica dell'art. 7, comma 11-bis, CdS è stato previsto che il comune possa limitare o escludere la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli nelle zone scolastiche urbane. Tale facoltà può essere modulata in orari e con le modalità definite con ordinanza del sindaco.

La modifica deve essere coordinata con quella introdotta dall'art. 3, comma 1, n. 58 bis, CdS con cui è stata definita la "ZONA SCOLASTICA" che è la zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente.

Tale zona deve essere delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine. La segnaletica, non prevista dalla vigente normativa, sarà oggetto di disciplina specifica con la modifica delle norme regolamento di esecuzione prevista dall'art. 49, comma 5-decies, del DL.

I divieti di circolazione, di sosta o di fermata non si applicano, in ogni caso, agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, nonché ai titolari di contrassegno per invalidi di cui all'articolo 381, comma 2, Reg. Es. CdS.

La norma ha previsto una specifica sanzione per chiunque violi gli obblighi, le limitazioni o i divieti previsti nelle zone scolastiche. Infatti, in deroga alle disposizioni generali dell'art. 7 CdS che puniscono la violazione di obblighi e divieti con le sanzioni dei commi 14 e 15, per tale violazione è stata prevista l'applicazione della sanzione amministrativa di cui al comma 13-bis dell'art. 7 CdS [1].

Tale sanzione non potrà trovare applicazione prima della definizione della segnaletica specifica. Infatti, la presenza di tale segnaletica, che indica l'inizio e la fine di una zona scolastica, costituisce il presupposto per dare adeguata pubblicità alla specifica disciplina della sosta e della circolazione che, con ordinanza del sindaco, è prevista in quella zona e che non richiede, perciò, la predisposizione di altri segnali di divieto o limitazione.

[1] Sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 168 ad euro 679. Nel caso di reiterazione della violazione nel biennio, si applica anche la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni.

Scheda illustrativa allegata (All. 2)

PREVENZIONE ED ACCERTAMENTO DELLE VIOLAZIONI IN MATERIA DI SOSTA E FERMATA

Testo integrato dell'art. 12-bis) del D.Lgs. 30.4.1992 n. 285 Codice della Strada e successive modificazioni introdotto dal decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Art. 12-bis

Prevenzione ed accertamento delle violazioni in materia di sosta e fermata

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 dipendenti comunali o delle società private e pubbliche esercenti la gestione della sosta di superficie a pagamento o dei parcheggi. 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.

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, previo accertamento dell'assenza di precedenti o pendenze penali e con l'effettuazione e il superamento di un'adeguata formazione. Tale personale, durante lo svolgimento delle proprie mansioni, riveste la qualifica di pubblico ufficiale.

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. 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. 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. Le modalità operative e gli importi di tali azioni di recupero sono oggetto di negoziazione tra il soggetto concedente ed il concessionario.

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.

7. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

* * *

L'art. 49, comma 5-ter), lettera d) del DL introduce l'art. 12-bis del CdS, in materia di poteri di prevenzione e accertamento delle violazioni sulla sosta e fermata dei veicoli da parte dei cosiddetti *ausiliari della sosta*, precedentemente disciplinati dall'art. 17, commi 132 e 133, della legge 15 maggio 1997, n. 127, e dall'art. 68 della legge 23 dicembre 1999, n. 488 che forniva un'interpretazione autentica delle disposizioni contenute nei commi 132 e 133 citati.

L'art. 49, commi 5-duodecies) e 5-terdecies) del DL hanno, contestualmente, abrogato le norme appena richiamate il cui contenuto è stato in parte trasfuso nel nuovo art. 12-bis CdS. Quest'ultimo, tuttavia, contiene significative novità rispetto ai testi di legge previgenti chiarendo alcuni dubbi che nel tempo erano sorti sulle figure in argomento.

Rimane immutata la facoltà per i comuni, attraverso un provvedimento del sindaco, conferire ai dipendenti comunali o di società private e pubbliche, esercenti la gestione della sosta di superficie a pagamento o dei parcheggi, funzioni in materia di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta nelle aree oggetto della sosta regolamentata o a

pagamento.

Riguardo alla figura dei dipendenti comunali occorre sottolineare che, rispetto alla formulazione dell'art. 17, comma 132, della legge 127/1999, la nuova norma attribuisce agli stessi facoltà di accertare violazioni della sosta dei veicoli su tutto il territorio comunale, ma limitatamente all'ambito delle aree oggetto della sosta regolamentata o a pagamento.

Le medesime funzioni possono essere conferite anche al **personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone** al quale sono attribuiti oltre ai poteri di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta, anche quelli in materia di circolazione e fermata sulle corsie riservate e strade ove transitano i veicoli adibiti al servizio di linea.

L'art. 12-bis CdS, introduce la possibilità di conferire le funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di fermata e sosta a **dipendenti comunali o a dipendenti delle aziende municipalizzate o delle imprese addette all'attività di raccolta dei rifiuti urbani e pulizia delle strade**. Tale nuova figura potrà accertare le violazioni della fermata o della sosta che siano strettamente connesse all'attività di raccolta dei rifiuti o di pulizia delle strade. A titolo esemplificativo, i soggetti in questione potranno accertare la violazione della sosta o della fermata di un veicolo davanti ad un cassonetto dei rifiuti urbani o della sosta o della fermata di un veicolo ove vietata da apposita segnaletica per la pulizia della strada.

Il comma 2 dell'art. 12-bis CdS riprende il contenuto dell'art. 68, legge 488/1999, prevedendo l'assenza di pendenze o precedenti penali quale presupposto che consente alle figure indicate di essere designate dal sindaco nelle funzioni, ma introduce l'obbligo dell'effettuazione di un'adeguata formazione della quale non sono stati indicati i dettagli.

In merito, considerato che l'obbligo di formazione era, comunque, da tempo, assolto in conformità a quanto indicato nelle circolari del 1997 e 1998 in materia di ausiliari della sosta [1], si ritiene opportuno confermare il principio secondo cui, in ragione delle particolari funzioni che tali soggetti sono chiamati a esercitare nel contesto della loro attività lavorativa e della qualifica che di conseguenza assumono, possa essere ritenuta adeguata la frequentazione di un corso teorico-pratico di formazione, della durata di almeno due mesi, tenuto da docenti esperti della materia. La formazione deve avere l'obiettivo di far raggiungere un'adeguata conoscenza delle principali norme sulla circolazione stradale, con particolare riferimento alle disposizioni del Codice della strada relative alla sosta e fermata dei veicoli [2] e al procedimento sanzionatorio di cui al titolo VI. Ogni Comune potrà disciplinare le modalità di svolgimento del corso di formazione.

In considerazione delle medesime ragioni di continuità con il precedente regime, si ritiene che debba essere riconosciuta validità alla formazione ottenuta nel periodo di vigenza della precedente norma. Pertanto, coloro che risultano già formati potranno esercitare le funzioni loro attribuite, senza soluzione di continuità, previo conferimento delle funzioni attraverso il rinnovo della designazione del sindaco ai sensi del nuovo art. 12-bis CdS [3].

Parimenti, alle medesime condizioni, deve essere riconosciuta la possibilità di continuare ad esercitare le medesime funzioni a coloro che erano già stati designati con provvedimento formale dal sindaco e, seppur privi di adeguata formazione, hanno svolto attività di accertamento di violazioni in materia di sosta e di fermata.

L'art. 12-bis, comma 4, CdS, che riprende il contenuto dell'art. 68 della legge 488/1999, conferisce ai soggetti in argomento il potere di contestazione delle infrazioni di cui agli artt. 7, 157 e 158 CdS, di redazione del relativo verbale nonché di rimozione dei veicoli ai sensi dell'art. 159 CdS, limitatamente agli ambiti in cui i soggetti in argomento hanno facoltà di procedere. Per quanto riguarda l'attività di rimozione dei veicoli occorre sottolineare che la nuova norma, rimandando genericamente all'art. 159 CdS [4], conferisce la possibilità di procedere alla rimozione dei veicoli in tutti i casi in cui tale sanzione accessoria consegua all'accertamento delle violazioni di competenza.

Il comma 4 dell'art. 12-bis CdS prevede, inoltre, la possibilità di accertare le violazioni in materia di sosta e fermata anche nelle zone limitrofe a quelle in cui hanno competenza i soggetti in argomento. Tale facoltà è prevista per tutti i soggetti richiamati nell'art. 12-bis e deve riferirsi alla sosta o alla fermata di veicoli che impediscano o creino intralcio all'attività che i soggetti in questione sono chiamati a svolgere. A titolo meramente esemplificativo, si fa riferimento all'ipotesi del veicolo lasciato in sosta nelle immediate vicinanze di un cassonetto dei rifiuti, ma non davanti allo stesso, in modo da creare intralcio all'attività di svuotamento da parte dei veicoli adibiti a tale uso, oppure lasciato in sosta in modo tale da impedire l'accesso alle strade o corsie riservate, oppure lasciato in sosta in corrispondenza della zona riservata alla sosta a pagamento o al parcheggio in modo da impedirne l'accesso, ecc..

Nelle condizioni sopra descritte, nelle zone limitrofe a quelle di competenza è consentita anche l'applicazione della sanzione accessoria della rimozione del veicolo.

Per effetto dell'introduzione delle norme in esame all'interno del Codice della Strada, gli ausiliari della sosta, nell'attività di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di circolazione sosta e fermata dei veicoli, devono conformarsi alle regole generali del Codice della Strada stesso, tra cui, ad esempio, l'obbligo della contestazione immediata, la disciplina del procedimento sanzionatorio ecc.

Infine, si sottolinea che l'art. 12-bis, comma 6, CdS, consente l'utilizzo di tecnologia digitale o strumenti elettronici e fotografici per l'accertamento delle violazioni da parte dei soggetti in argomento.

La facoltà non consente, tuttavia, di derogare al principio della contestazione immediata che deve continuare a governare l'attività di tali soggetti. Pertanto, non è consentito il rilevamento a distanza della violazione, ma l'utilizzo di tali strumenti, che non devono essere omologati o approvati, deve rimanere circoscritto alla mera documentazione dell'illecito riscontrato quale agevolazione dell'attività di accertamento. A titolo esemplificativo, l'"ausiliario della sosta", che abbia preventivamente verificato l'assenza del trasgressore, potrà documentare la sosta irregolare di diversi veicoli contemporaneamente attraverso la registrazione con una video camera, al fine di procedere in tempi successivi alla verbalizzazione.

Il riferimento è alle circolari n. 300/A/26467/110/26 del 25 settembre 1997 e n. 300/A/5042/110/26 del 17 agosto 1998 con le quali erano state fornite indicazioni

[1] sulle figure degli ausiliari della sosta a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 17, commi 132 e 133, della legge 127/1997.

[2] Artt. 7, 157, 158 e 159 CdS.

[3] Sebbene le funzioni rimangano le medesime, è mutato il presupposto giuridico per il conferimento, nonché il contenuto dell'esercizio delle stesse.

[4] Nella precedente formulazione della norma di cui all'art. 68 della legge 488/1999, la facoltà di disporre la rimozione era limitata alle ipotesi di cui all'art. 158, lettere b), c) e d) CdS.

Scheda illustrativa allegata (All. 3)

DURATA E CONFERMA DELLA VALIDITÀ DELLA PATENTE DI GUIDA

Testo integrato dell'art. 126 del D.Lgs. 30.4.1992 n. 285 Codice della Strada e successive modificazioni e dell'art. 59 della legge 29 luglio 2010, n. 120 risultante dalle modifiche apportate dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Art. 126

Durata e conferma della validità della patente di guida

(commi 1 - 8 omissis)

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.

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 della residenza in Italia, di rinnovare la patente stessa secondo la procedura ordinaria prevista al comma 8.**

(comma 10 omissis)

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 i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale sono fissati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Art. 59 della legge 29 luglio 2010, n. 120

(Rilascio di un permesso di guida provvisorio in occasione del rinnovo della patente)

Abrogato

L'art. 49, comma 5-ter, lettera i), del DL modifica l'art. 126 del CdS, mentre l'art. 49, comma 5-quinquies, abroga l'art. 59, della legge 120/2010, in materia di conferma di validità della patente di guida.

Con le modifiche in parola sono state introdotte significative novità sul tema del rinnovo della patente di guida che hanno ripercussioni sia sulla semplificazione delle procedure, sia sui controlli su strada da parte degli organi di polizia stradale.

Nel nuovo comma 8-bis) dell'art. 126 CdS, viene trasfuso il contenuto dell'art. 59 della legge 120/2010 che disciplinava il rilascio, da parte dell'Ufficio provinciale della Motorizzazione civile, del permesso provvisorio di guida ai soggetti titolari di patente chiamati per sottoporsi alla prescritta visita presso le commissioni mediche locali, nelle more della definizione della procedura di rinnovo del documento. La nuova formulazione prevede che al rilascio del permesso provveda direttamente la commissione medica locale, evitando all'interessato di recarsi presso l'ufficio della Motorizzazione.

In merito, in considerazione della tempistica necessaria per l'informatizzazione delle ulteriori fasi del procedimento che garantisca la piena operatività delle commissioni mediche locali, la Direzione Generale per la Motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con la circolare n. 29323 del 20.10.2020 (All. 3-bis), ha disposto che, in via transitoria, nelle more dell'implementazione delle procedure informatiche utili a dare piena attuazione alle disposizioni dell'art. 126, comma 8-bis, il permesso provvisorio di guida è rilasciato dalla motorizzazione civile "on line" a seguito di procedura telematica o, in alternativa, in formato cartaceo presso gli Uffici provinciali [1]. In tale periodo transitorio, il conducente che deve sottoporsi presso la commissione medica locale agli accertamenti per la verifica della persistenza dei requisiti di idoneità psicofisica richiesti per il rinnovo di validità

della patente di guida deve recare al seguito il permesso provvisorio di cui all'allegato 1 della citata circolare del 20 ottobre 2020.

È rimasta, invece, immutata la disposizione che non consente di rilasciare il citato permesso ai soggetti che devono sottoporsi agli accertamenti in conseguenza della sospensione della patente di guida ai sensi degli artt. 186, comma 2 e 2-bis, e 187, CdS.

La modifica del comma 9 dell'art. 126 CdS, interviene sulle procedure di rinnovo della patente di guida rilasciata in Italia, presso le autorità diplomatico-consolari italiane all'estero, da parte di persone non residenti o dimoranti in Italia.

Con la precedente formulazione, in caso di riacquisizione della residenza o dimora in Italia, l'interessato doveva provvedere immediatamente al rinnovo della patente con le procedure ordinarie prescindendo dalla scadenza naturale. Di fatto, non veniva riconosciuta efficacia al rinnovo effettuato presso l'autorità diplomatica-consolare italiana all'estero, in caso di riacquisizione della dimora o residenza in Italia.

La nuova formulazione, in caso di riacquisizione della residenza in Italia, fa salva sino alla sua scadenza naturale la validità della patente il cui rinnovo sia avvenuto presso uno Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo. In questo caso, per dimostrare la validità del documento di guida, l'interessato, insieme alla patente, dovrà esibire la specifica attestazione rilasciata dai medici fiduciari delle ambasciate o dei consolati italiani. In caso di mancata esibizione, l'organo di polizia stradale potrà invitare il conducente ad esibire l'attestazione presso un ufficio di polizia ai sensi dell'art. 180, comma 8, CdS, senza, tuttavia, procedere all'applicazione della sanzione di cui all'art. 180, comma 7 CdS.

L'obbligo di rinnovare la patente con le procedure ordinarie, entro sei mesi dall'acquisizione della residenza in Italia, permane, adesso, solo nel caso in cui il documento sia stato rinnovato presso un'autorità diplomatico-consolare italiana di uno Stato non appartenente all'UE o allo SEE; il rinnovo non è, invece, più richiesto per l'ipotesi in cui, al rientro in Italia venga riacquisita la sola dimora. In sede di controllo da parte degli organi di polizia stradale, dovrà essere verificato da quanto tempo l'interessato abbia riacquisito la residenza in Italia e, qualora siano trascorsi sei mesi, procedere con la sanzione di cui all'art. 126, comma II CdS, potendo considerare il documento non rinnovato come scaduto di validità.

Con l'introduzione del comma 10-bis) dell'art. 126 CdS, è stata disciplinata l'ipotesi di declassamento della patente di guida.

Il nuovo comma prevede che, nel corso degli accertamenti dell'idoneità psicofisica, qualora la commissione medica locale valuti la necessità di declassare una patente di guida, ne deve dare comunicazione al citato Ufficio centrale operativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che provvede all'emissione ed invio della nuova patente con la nuova categoria, che andrà a sostituire quella posseduta.

A differenza della precedente procedura, quindi, la valutazione della commissione medica locale relativa alla perdita dell'idoneità psicofisica che permetteva di essere titolari di una certa categoria di patente fa scattare l'obbligo per la stessa di dare comunicazione all'Ufficio centrale operativo.

[1] Secondo le modalità disciplinate con la circolare n. 18789 del 8.07.2020 (All. 3-ter).

Allegato 3-bis

circolare 20.10.2020 prot. n. 29323
(Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)

- Art. 126, co. 8-bis, CdS, come introdotto dall'art. 49, co. 5-ter, lett. i), n. 1, della legge n. 120/2020, recante conversione, con modificazioni, del DL n. 76/2020
- Nuove competenze delle Commissioni medico locali in sede di accertamento dei requisiti di idoneità psico-fisica per il rinnovo di validità della patente di guida
- Abrogazione dell'art. 59 della legge n. 120 del 2010

(in "banca dati ITER" pag. 102851)

Allegato 3-ter

circolare 8.7.2020 prot. n. 18789
(Ministero delle infrastrutture e dei trasporti)

Permesso di guida provvisorio ai sensi dell'art. 59 della legge 29 luglio 2010, n. 120

(in "banca dati ITER" pag. 102851 o "la motorizzazione 2020" pag. 2020/425 o "la patente di guida" pag. 2020.07/2)

Scheda illustrativa allegata (All. 4)

DISPOSITIVI DI CONTROLLO PER LA RILEVAZIONE DEI DIVIETI DI CIRCOLAZIONE, INGRESSO E USCITA IN DETERMINE CORSE, STRADE, AREE E ZONE

Testo integrato dell'art. 201 del D.Lgs. 30.4.1992 n. 285 Codice della Strada e successive modificazioni risultante dalle modifiche apportate dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Art. 201

Notificazione delle violazioni

(comma 1 omissis)

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 IO 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 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, 167, 170, 171, 193, 213 e 214, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento;
- 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.

(commi 1 ter - 5 bis omissis)

* * *

L'art. 49, comma 5-ter, lett. r), del DL, modificando l'art. 201, comma 1-bis, lettera g), CdS dà attuazione al "Piano d'azione per il miglioramento della qualità dell'aria", istituito con il protocollo d'intesa del 4 giugno 2019 [1] nell'ambito del *Clean Air Dialogue*.

L'intervento normativo si sostanzia in tre elementi di novità:

1. ampliamento del novero delle violazioni che possono essere accertate attraverso l'uso di dispositivi di controllo. Alle fattispecie già presenti nella precedente formulazione (accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, e circolazione sulle corsie e sulle strade riservate), la norma aggiunge la fattispecie di carattere generale relativa alla circolazione su corsie, strade, aree o zone con accesso o transito vietato. La previsione consente, pertanto, di rilevare e sanzionare, in modo automatico e a distanza, senza necessità della contestazione immediata, la violazione di un generico divieto di transito previsto sulle strade o sulle corsie per qualsiasi categoria di veicoli;
2. soppressione del riferimento all'art. 17, comma 133-bis, della legge 15 maggio 1997, n. 127 in attuazione del quale era stato emanato il dPR 22 giugno 1999, n. 250 recante il regolamento in materia di installazione ed esercizio di impianti per il sanzionamento automatico della rilevazione degli accessi dei veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, ed esteso da successivi e diversi interventi normativi anche alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate;
3. rinvio ad un nuovo regolamento, da adottarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per la definizione delle condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo. Tali dispositivi consentiranno la rilevazione delle violazioni dei divieti di circolazione dei veicoli non autorizzati nelle seguenti zone (in ingresso, all'interno ed in uscita):
 - centri storici;
 - aree pedonali;
 - zone a traffico limitato;
 - piazzole di carico e scarico di merci;nonché il controllo della durata di permanenza all'interno delle suddette zone.
I medesimi dispositivi consentiranno inoltre anche la rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati:
 - nelle corsie riservate;
 - nelle strade riservate;
 - nelle corsie con transito vietato;

- nelle strade con accesso vietato;
- nelle strade con transito vietato.

Il comma 5-sexies dell'art. 49 del DL, a corredo della soppressione del riferimento all'art. 17, comma 133-bis, della legge 15 maggio 1997, n. 127 e della previsione di un nuovo regolamento tecnico, abroga il citato dPR 22 giugno 1999, n. 250.

La medesima norma, tuttavia, fa decorrere l'abrogazione del dPR 250/1999 dalla data di entrata in vigore del nuovo decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, prevedendo una ultra efficacia delle disposizioni del medesimo dPR al fine di consentire, senza soluzione di continuità, la prosecuzione dell'attività di rilevamento e sanzionamento delle fattispecie contenute nella precedente formulazione.

[1] Sottoscritto da Presidenza del Consiglio dei ministri, Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Ministero dell'economia e delle finanze, Ministero dello sviluppo economico, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero delle politiche agricole, alimentari, forestali e del turismo, Ministero della salute, Regioni e Province autonome.

Scheda illustrativa allegata (All. 5)

ACCERTAMENTO VIOLAZIONI A DISTANZA

Testo integrato dell'art. 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 agosto 2002, n. 168 risultante dalle modifiche apportate dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Art. 4

1. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di cui all'articolo 2, comma 2, lettere A e B, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, del medesimo decreto legislativo, secondo le direttive fomite dal Ministero dell'interno, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico, di cui viene data informazione agli automobilisti, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui agli articoli 142, 148 e 176 dello stesso decreto legislativo, e successive modificazioni. I predetti dispositivi o mezzi tecnici di controllo possono essere altresì utilizzati o installati **sulle restanti tipologie di strade, ovvero su singoli tratti di esse, individuati con apposito decreto del prefetto ai sensi del comma 2.**

2. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il prefetto, sentiti gli organi di polizia stradale competenti per territorio e su conforme parere degli enti proprietari, individua le strade, diverse dalle autostrade o dalle strade extraurbane principali, di cui al comma 1, ovvero singoli tratti di esse, tenendo conto del tasso di incidentalità, delle condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico per le quali non è possibile il fermo di un veicolo senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico o all'incolumità degli agenti operanti e dei soggetti controllati. La medesima procedura si applica anche per le successive integrazioni o modifiche dell'elenco delle strade di cui al precedente periodo.

(commi 3 - 4 omissis)

* * *

L'art. 49, comma 5-undecies del DL modifica l'art. 4, comma 1, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 agosto 2002, n. 168, consentendo agli organi di polizia stradale di effettuare, su tutte le tipologie di strade, il rilevamento a distanza delle violazioni relative al superamento dei limiti di velocità, al sorpasso e ai comportamenti sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di cui all'art. 176 CdS.

Ferma restando la rilevazione a distanza delle citate violazioni sulle autostrade e strade extraurbane principali, sulle quali l'attività di accertamento da remoto può essere effettuata senza alcuna preliminare valutazione, su tutte le altre tipologie di strade è necessario un preventivo esame del Prefetto che, dopo aver consultato gli organi di polizia stradale competenti per territorio e acquisito il parere conforme degli enti proprietari, deve individuare, con apposito decreto, le strade o i singoli tratti di esse sui quali è possibile installare e utilizzare i dispositivi di controllo da remoto che devono essere approvati e omologati per tali tipologie di accertamento ai sensi dell'art. 45 CdS.

Per quanto riguarda l'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità, nelle more dell'emanazione del decreto di cui all'art. 25, comma 2, della legge n. 120/2010, le modalità di collocazione e uso dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo per il rilevamento a distanza delle medesime violazioni continuano ad essere disciplinate dall'allegato tecnico alla direttiva del Ministro dell'interno del 21.07.2017, n. 300/A/5620/17/144/5/20/3. In particolare, per quanto riguarda l'individuazione delle strade e dei tratti di strada in cui è consentito il controllo a distanza delle violazioni, si dovrà fare riferimento alla parte II del citato allegato.

Le disposizioni dell'allegato richiamato dovranno, in ogni caso, essere opportunamente coordinate con il contenuto del nuovo testo dell'art. 4 in parola nella parte in cui estende l'utilizzabilità dei dispositivi di controllo da remoto a tutte le tipologie di strade diverse dalle autostrade e dalle strade extraurbane principali.

CARATTERISTICHE DEI VEICOLI

Testo integrato degli artt. 75 e 78 del D.Lgs. 30.4.1992 n. 285 Codice della Strada e successive modificazioni risultante dalle modifiche apportate dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Art. 75**Accertamento dei requisiti di idoneità alla circolazione e omologazione**

(commi 1 - 3 *quater omissis*)

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;

(comma 5 - 7 *omissis*)

Art. 78**Modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e aggiornamento della carta di circolazione**

1. I veicoli a motore ed i loro rimorchi devono essere sottoposti a visita e prova presso gli uffici competenti 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. 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. 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.

(comma 2 - 4 *omissis*)

1. ACCERTAMENTO DEI REQUISITI DI IDONEITÀ ALLA CIRCOLAZIONE E OMOLOGAZIONE (art. 75 CDS)

L'art. 49, comma 5-ter, lettera 1) del DL modifica l'art. 75, comma 4, del CdS, in materia di accertamento dei dati di identificazione e corrispondenza alle prescrizioni tecniche ed alle caratteristiche tecniche e funzionali dei veicoli da immatricolare.

Per effetto della modifica, i veicoli da adibire a servizio di taxi, a servizio di NCC o a servizio di linea per il trasporto di persone, non saranno più soggetti automaticamente agli accertamenti indicati, ma sarà stabilito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti quali tra essi saranno soggetti agli accertamenti in parola.

2. MODIFICHE DELLE CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE DEI VEICOLI IN CIRCOLAZIONE E AGGIORNAMENTO DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE (art. 78 CDS)

L'art. 49, comma 5-ter, lettera g) del DL interviene sull'art. 78, comma 1, del CdS, in materia di modifiche alle caratteristiche costruttive o funzionali dei veicoli.

Per effetto della modifica apportata dal DL, sarà stabilito con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quali siano le tipologie di modifiche per le quali non sarà necessario far sottoporre il veicolo a visita e prova con conseguente aggiornamento della carta di circolazione, sostanzialmente delegificando la materia e rendendola più duttile nell'adeguamento alle direttive dell'Unione Europea.

PROROGA DEI TERMINI DI REVISIONE DEI VEICOLI

Testo integrato dell'art. 92 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 convertito con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n. 27 risultante dalle modifiche apportate dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Art. 92**Disposizioni in materia di trasporto marittimo di merci e di persone, nonché di circolazione di veicoli**

(commi 1 - 3 *omissis*)

4. In considerazione dello stato di emergenza nazionale di cui alle delibere del Consiglio dei ministri del 31 gennaio 2020 e del 29 luglio 2020, è autorizzata la circolazione fino al 31 ottobre 2020 dei veicoli da sottoporre entro il 31 luglio 2020 alle attività di visita e prova di cui agli articoli 75 e 78 o alle attività di revisione di cui all'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.

285, ed è rispettivamente autorizzata la circolazione fino al 31 dicembre 2020 dei veicoli da sottoporre ai medesimi controlli entro il 30 settembre 2020 nonché la circolazione fino al 28 febbraio 2021 dei veicoli da sottoporre agli stessi controlli entro il 31 dicembre 2020.

(commi 4 bis - 4-sexies omissis)

4-septies. Al fine di mitigare gli effetti derivanti dall'attuazione delle misure di contenimento dell'emergenza epidemiologica da COVID 19, nonché di ridurre i tempi di espletamento delle attività di cui all'articolo 80 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, fino al 31 marzo 2021 gli accertamenti previsti dal medesimo articolo 80 possono essere svolti anche dagli ispettori di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 maggio 2017, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 139 del 17 giugno 2017. Ai predetti ispettori è riconosciuto, per lo svolgimento dell'attività, un compenso, a carico esclusivo dei richiedenti la revisione, determinato secondo le modalità di cui all'articolo 19, commi 1, 2, 3 e 4, della legge 1° dicembre 1986, n. 870.

* * *

L'art. 49, comma 5-septies del DL modifica l'art. 92 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 convertito con modificazioni dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, prevedendo due ulteriori proroghe dei termini per la sottoposizione dei veicoli a motore alle attività di visita e prova ai sensi degli artt. 75 e 78 CdS e ai controlli di revisione ai sensi dell'art. 80 CdS.

La nuova formulazione del citato art. 92, mantenendo comunque le proroghe previste nel testo previgente, consente:

- ai veicoli da sottoporre a visita e prova o a revisione nel periodo compreso tra il 1° agosto ed il 30.09.2020, di circolare fino al 31.12.2020;
- ai veicoli da sottoporre a visita e prova o a revisione nel periodo compreso tra il 1° ottobre ed il 31.12.2020, di circolare fino al 28.02.2021.

1. VISITA E PROVA AI SENSI DEGLI ARTT. 75 E 78 CDS

Per i veicoli che devono essere sottoposti a visita e prova ai sensi degli artt. 75 e 78 CdS, ai fini della determinazione dei termini di effettuazione dell'operazione occorre tener conto che:

- per le operazioni che prevedono una scadenza periodica [1] si deve far riferimento a tale scadenza;
- per le operazioni di allestimento o modifica delle caratteristiche costruttive che, invece, impongono la visita e prova al momento dell'immissione in circolazione (ad es. nuovo allestimento di veicolo, aggiunta di accessori che richiedono aggiornamento della carta di circolazione, modifica a caratteristiche costruttive o funzionali, ecc.), il termine sopraindicato, di fatto, coincide con il momento in cui il veicolo è sorpreso a circolare.

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa delle varie proroghe relative alle operazioni di visita e prova di cui beneficiano i veicoli immatricolati in Italia.

Termine per effettuazione della visita e prova (fino al)	Proroga	Categorie di veicoli	Ambito territoriale della proroga	Norma di riferimento
31 luglio 2020 (senza dies a quo)	31 ottobre 2020	Tutte	Solo in Italia	Art. 92 DL 18/2020
Dal 1° agosto 2020 Al 30 settembre 2020	31 dicembre 2020	Tutte	Solo in Italia	Art. 92 DL 18/2020
Dal 1° ottobre 2020 Al 31 dicembre 2020	28 febbraio 2021	Tutte	Solo in Italia	Art. 92 DL 18/2020

2. REVISIONE AI SENSI DELL'ART. 80 CDS

Per quanto riguarda le operazioni di revisione ai sensi dell'art. 80 CdS, si rammenta che, oltre alle tre diverse proroghe previste dall'art. 92 in argomento, i veicoli a motore appartenenti alle categorie M, N, O3, O4, e T5, beneficiano delle deroghe contenute nell'art. 5 del Regolamento (UE) 2020/698 con le quali le disposizioni del medesimo art. 92 devono essere coordinate.

Di seguito si riporta una tabella riepilogativa delle varie proroghe di cui beneficiano i veicoli immatricolati in Italia in considerazione della norma di riferimento e della categoria di appartenenza del veicolo.

Scadenza della revisione	Proroga	Categorie di veicoli	Ambito territoriale della proroga	Norma di riferimento
31 luglio 2020 (senza dies a quo)	31 ottobre 2020 [2]	Tutte	Solo in Italia	Art. 92 DL 18/2020
Dal 1° febbraio 2020 Al 31 agosto 2020	7 mesi successivi alla scadenza [3]	M, N, O3, O4, T5	Tutto il territorio UE	Reg. 2020/698
Dal 1° settembre 2020 Al 30 settembre 2020	31 dicembre 2020	M, N, O3, O4, T5	Solo in Italia	Art. 92 DL 18/2020
Dal 1° agosto 2020 Al 30 settembre 2020	31 dicembre 2020	L, O1, O2	Solo in Italia	Art. 92 DL 18/2020

Dal 1° ottobre 2020 Al 31 dicembre 2020	28 febbraio 2021	Tutte	Solo in Italia	Art. 92 DL 18/2020
--	------------------	-------	----------------	-----------------------

L'art. 49, comma 5-septies del decreto, al fine di ridurre i tempi di espletamento delle attività di revisione, introduce, inoltre, il nuovo comma 4-septies dell'art. 92 del D.L. n. 18/2020 prevedendo, la possibilità che le medesime attività possano essere svolte, fino al 31 marzo 2021, anche dagli ispettori del Ministero indicati nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 19 maggio 2017.

- [1] A titolo esemplificativo si riportano alcune ipotesi che rientrano nella proroga in esame: Scadenza c.d. Barrato Rosa per i veicoli che trasportano merci in regime ADR; Sostituzione dei serbatoi GPL; Scadenza del documento di approvazione tecnica per i veicoli che trasportano merci in regime ATP; Sostituzione o riqualificazione delle bombole a metano; Prove tecniche di tenuta ed efficacia delle cisterne nell'intervallo di tre o sei anni.
- [2] Tuttavia, per i soli veicoli a motore appartenenti alle categorie M, N, O3, O4, e T 5, i cui termini della revisione scadono nel periodo compreso tra il 1° aprile 2020 e il 31 agosto 2020 risultano più favorevoli le norme di cui all'art. 5 del Reg. 2020/698 che consentono di circolare su tutto il territorio dell'UE fino ai 7 mesi successivi alla scadenza (pertanto, le scadenze di aprile 2020 sono prorogate a novembre 2020, quelle di maggio 2020 a dicembre 2020, quelle di giugno 2020 a gennaio 2021, quelle di luglio 2020 a febbraio 2021 e quelle di agosto 2020 a marzo 2021).
- [3] I veicoli immatricolati in Italia, i cui termini della revisione scadono il 28 febbraio 2020, rimangono sottoposti, per la sola circolazione sul territorio nazionale, alla più favorevole disciplina prevista dall'art. 92 che consente la circolazione fino al 31 ottobre 2020.

Scheda illustrativa allegata (All. 8)

FORMALITÀ PER IL TRASFERIMENTO DI PROPRIETÀ DEGLI AUTOVEICOLI, MOTOVEICOLI E RIMORCHI E PER IL TRASFERIMENTO DI RESIDENZA DELL'INTESTATARIO

Testo integrato dell'art. 94 del D.Lgs. 30.4.1992 n. 285 Codice della Strada e successive modificazioni e dell'art. 1 del Decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98 risultante dalle modifiche apportate dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120. Si riporta, altresì il contenuto dell'art. 49-bis del decreto-legge 16.07.2020, n. 76.

Art. 94

Formalità per il trasferimento di proprietà degli autoveicoli, moto veicoli e rimorchi e per il trasferimento di residenza dell'intestatario

(comma 1 omissis)

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;**

(comma 3 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 euro 364,00 a euro 1.817,00;

(commi 4 bis - 8 omissis)

Art. 1

Documento unico di circolazione e di proprietà

(commi 1 - 4 omissis)

4-bis. Fermo quanto previsto dal comma I, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti l'ACI e le organizzazioni maggiormente rappresentative delle imprese esercenti l'attività di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto, con uno o più decreti definisce le modalità e i termini per la graduale utilizzazione, da completare comunque **entro il 31 marzo 2021**, delle procedure telematiche per il rilascio del documento unico, specificando anche le cadenze temporali delle fasi di verifica delle funzionalità da effettuare presso 'gli Sportelli telematici dell'automobilista (STA) appositamente individuati dal medesimo Ministero. L'inosservanza delle modalità e dei termini indicati nei decreti di cui al primo periodo determina l'irregolare rilascio del documento ai sensi dell'articolo 6 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 2000, n. 358.

(articoli 2 - 7 omissis)

Norma introdotta dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Art. 49-bis

(Disposizioni in materia di rilascio del documento unico di circolazione)

1. Per tutte le operazioni gestite con le procedure attualmente vigenti che danno luogo al rilascio del documento unico di circolazione e di proprietà di cui al decreto legislativo 29 maggio 2017, n. 98, l'intestatario di un veicolo diverso da quelli di cui all'articolo 60 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, può richiedere la restituzione del documento di circolazione originale, previa apposizione di un segno di annullamento.

2. La restituzione del documento di circolazione originale è subordinata al pagamento di un contributo, in sede di presentazione dell'istanza, secondo ammontare, criteri e modalità definiti con apposito decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Le amministrazioni provvedono all'attuazione del presente articolo con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

* * *

L'art. 49, comma 5-ter, lettera h) del DL modifica l'art. 94, commi 2 e 4, del CdS, in materia di aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli di cui all'art. 226, comma 5 CdS.

Le modifiche all'art. 94 CdS completano le recenti modifiche dello stesso articolo apportate dall'art. 7, del D.lgs. 98/2017, relativo alle procedure per il rilascio del documento unico di circolazione, per specificare che i dati relativi al trasferimento di residenza (di sede se si tratta di persona giuridica), devono essere aggiornati nell'archivio nazionale dei veicoli e non sulla carta di circolazione.

Il comma 2 dell'art. 94 CdS disciplina l'ipotesi di cambio di residenza dell'intestatario della carta di circolazione, o di sede se si tratta di persona giuridica. Per effetto della modifica apportata dal DL, atteso che l'aggiornamento non riguarda più la carta di circolazione, ma l'archivio nazionale dei veicoli, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non emetterà più il tagliando adesivo da applicare sulla carta di circolazione.

L'art. 94, comma 4, CdS sanziona la circolazione con un veicolo per il quale non è stato richiesto l'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli o il rinnovo della carta di circolazione. La prima ipotesi è riferita al cambio di residenza o di sede se si tratta di persona giuridica, per la quale si procede all'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli, la seconda, invece, è riferita al trasferimento della proprietà o alla costituzione dell'usufrutto o alla stipulazione di locazione con facoltà di acquisto del veicolo, per il quale si procede con il rilascio di una nuova carta di circolazione.

Pertanto, nel corso di un controllo stradale, per verificare il trasferimento di proprietà o la costituzione dell'usufrutto o la stipulazione di locazione con facoltà di acquisto, si dovrà operare la verifica sulla carta di circolazione, mentre, per il trasferimento di residenza o di sede si dovrà verificare l'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli attraverso la consultazione della banca dati della motorizzazione prescindendo da quanto riportato nella carta di circolazione.

Dal contenuto del comma 4 dell'art. 94 CdS, discende un obbligo per le persone fisiche e per le persone giuridiche di aggiornare l'archivio nazionale dei veicoli in caso di trasferimento di residenza o di sede, per il quale, in caso di inottemperanza, troverà applicazione la sanzione ivi prevista in caso di circolazione.

Le persone giuridiche devono ottemperare all'obbligo chiedendo l'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli entro sessanta giorni dal cambio di sede della società, direttamente all'ufficio della motorizzazione civile, la quale, senza rilasciare il tagliando adesivo che andava applicato sulla carta di circolazione, provvederà al solo aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli.

Le persone fisiche devono ottemperare all'obbligo attraverso la procedura semplificata: di cui all'art. 247, comma 3, Reg. esec. CdS, con la comunicazione della proprietà del veicolo all'anagrafe comunale in sede di richiesta di cambio di residenza. L'ufficio centrale operativo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ricevuta la comunicazione da parte dell'anagrafe comunale, aggiornerà l'archivio nazionale dei veicoli senza inviare il tagliando adesivo all'interessato. Il termine entro il quale la persona fisica deve chiedere l'aggiornamento della residenza dell'archivio nazionale dei veicoli non rileva in quanto tale richiesta coincide con quella di cambio di residenza all'anagrafe comunale.

Si rammenta, infine, che con l'attuale formulazione dell'art. 94, CdS, la sanzione prevista dal comma 3 [1], dello stesso articolo, troverà applicazione solo per l'ipotesi di trasferimento di proprietà, di costituzione dell'usufrutto o di stipulazione di locazione con facoltà di acquisto e non nel caso di trasferimento di residenza o di sede. Infatti, il comma 2 dell'art. 94 CdS, a differenza del comma 1, non prevede che l'interessato debba avanzare richiesta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

L'art. 49, comma 5-nonies del DL, modifica l'art. 1, comma 4-bis del D.lgs. n. 98/2017, e sposta la data ultima per il completamento delle procedure telematiche per il rilascio del documento unico di circolazione dal 31 ottobre 2020, al 31 marzo 2021.

L'art. 49-bis del DL inserisce nuove disposizioni per le quali, in caso di rilascio del documento unico di circolazione, il vecchio documento potrà essere restituito a richiesta dell'intestatario, previa apposizione di un segno di annullamento che ne inibisce l'utilizzazione ai fini della circolazione su strada [2]. Tale procedura ha già trovato applicazione in via amministrativa per i veicoli di interesse storico e collezionistico.

[1] La sanzione in esame prescinde dalla circolazione del veicolo, ma trova applicazione per il solo fatto che l'acquirente non abbia richiesto il rilascio della nuova carta di circolazione, e può concorrere con quella di cui al comma 4, salvo che l'acquirente e il conducente coincidano, nel qual caso si applicherà la sola sanzione prevista dal comma 4.

[2] L'esibizione del vecchio documento unico annullato al posto di quello nuovo comporta l'applicazione della sanzione di cui all'art. 180, comma 7, CdS, con contestuale invito ad esibire il nuovo documento.

Scheda illustrativa allegata (All. 9)

CIRCOLAZIONE DEI TRICICLI SULLE AUTOSTRADE E SULLE STRADE EXTRAURBANE PRINCIPALI

Testo integrato dell'art. 175 del D.Lgs. 30.4.1992 n. 285 Codice della Strada e successive modificazioni risultante dalle modifiche apportate dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Art. 175**Condizioni e limitazioni della circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali**

(comma 1 omissis)

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

- a) velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 cm³ se a motore termico e motocarrozette di cilindrata inferiore a 250 cm³ 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;**
- c) veicoli non muniti di pneumatici;
- d) macchine agricole e macchine operatrici;
- e) veicoli con carico disordinato e non solidamente assicurato o sporgente oltre i limiti consentiti;
- f) veicoli a tenuta non stagna e con carico scoperto, se trasportano materie suscettibili di dispersione;
- g) veicoli il cui carico o dimensioni superino i limiti previsti dagli articoli 61 e 62, ad eccezione dei casi previsti dall'art. 10;
- 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.

(comma 3 - 17 omissis)

* * *

L'art. 49, comma 5-ter, lettera o), del DL modifica l'art. 175, comma 2, lettera b), del CdS, in materia di divieto di circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali.

La modifica risolve il dubbio interpretativo sull'applicazione delle disposizioni dell'art. 175 CdS nei confronti dei tricicli cosiddetti "basculanti" che, secondo la classificazione europea, rientrano nella categoria "L5e" [1], priva di diretto riscontro nella classificazione dei veicoli contenuta nel Codice della Strada.

La nuova norma consente la circolazione dei veicoli rientranti in tale categoria in autostrada e nelle strade extraurbane principali, purché abbiano potenza non inferiore a 15 kW e, se a motore termico, anche cilindrata non inferiore a 250 cm³.

Si sottolinea, inoltre, che la deroga alla circolazione nelle strade in argomento riguarda i soli veicoli destinati al trasporto di persone con al massimo un passeggero oltre al conducente. Devono, pertanto, essere esclusi tutti quei veicoli che, pur avendo le caratteristiche sopra descritte, sono immatricolati per trasporto di cose, ovvero per trasporto di persone con numero di passeggeri, oltre al conducente, superiore a uno.

[1] I tricicli c.d. "basculanti" rientrano nella categoria "L5e" se la carreggiata delle ruote gemellate è superiore a 46 cm. Rientrano, invece, nella categoria "L3e" nel caso in cui la medesima carreggiata sia inferiore a 46 cm.

Scheda illustrativa allegata (All. 10)

Circolare prot. n. 300/ A7923/20/101/3/3/9 del 22/10/2020

OBBLIGHI CONSEGUENTI ALLA CESSAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI A MOTORE E DEI RIMORCHI

Testo integrato dell'art. 103 del D.Lgs. 30.4.1992 n. 285 Codice della Strada e successive modificazioni risultante dalle modifiche apportate dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Art. 103**Obblighi conseguenti alla cessazione della circolazione dei veicoli a motore e dei rimorchi**

1. Per esportare definitivamente all'estero autoveicoli, motoveicoli o rimorchi, l'interessato 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. **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.**

(comma 2 - 5 omissis)

* * *

L'art. 29, comma 2-bis, del DL modifica l'art. 103 del CdS, in materia di esportazione definitiva dei veicoli all'estero.

Con la precedente formulazione la cancellazione era possibile solo se il veicolo da esportare all'estero era stato sottoposto a visita di revisione di cui all'art. 80 CdS, con esito favorevole, da non oltre sei mesi rispetto alla data di richiesta di cancellazione. Con la nuova formulazione, per la cancellazione del veicolo, è sufficiente che lo stesso sia in regola con la revisione senza il limite temporale di sei mesi.

Inoltre, è stato espressamente previsto che la medesima facoltà è concessa ai veicoli sottoposti a visita e prova ai sensi dell'art. 75 CdS nell'anno in cui ricorreva l'obbligo della revisione, superando un problema interpretativo circa la possibilità di cancellazione di tali veicoli.

Infine, è stata introdotta la clausola per la quale non possono essere cancellati i veicoli sui quali sia pendente un provvedimento di revisione straordinaria ai sensi dell'art. 80, comma 7, CdS, adottato dall'ufficio della Motorizzazione civile a seguito di segnalazione da parte degli organi di polizia stradale, intervenuti su incidente stradale in cui il veicolo in questione abbia subito danni tali da far sorgere dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione.

Scheda illustrativa allegata (All. 11)

Circolare prot. n. 300/ A7923/20/101/3/3/9 del 22/10/2020

POSSESSO DEI DOCUMENTI DI CIRCOLAZIONE E DI GUIDA

Testo integrato dell'art. 180 del D.Lgs. 30.4.1992 n. 285 Codice della Strada e successive modificazioni risultante dalle modifiche apportate dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Art. 180

Possesso dei documenti di circolazione e di guida

(comma 1 - 3 omissis)

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. 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.

(comma 5 - 8 omissis)

* * *

L'art. 49, comma 5-ter, lettera p), del DL modifica l'art. 180, comma 4, del CdS, in materia di possesso dei documenti per la circolazione stradale.

La modifica estende ai veicoli immatricolati con facoltà di acquisto in leasing la possibilità di circolare recando al seguito la fotocopia autenticata della carta di circolazione, in luogo del documento originale.

In questo caso, come nelle altre ipotesi previste dal comma 4 dell'art. 180 CdS, la fotocopia della carta di circolazione deve essere autenticata e sottoscritta dal proprietario.

Scheda illustrativa allegata (All. 12)

Circolare prot. n. 300/ A7923/20/101/3/3/9 del 22/10/2020

SERVIZIO DI TAXI E DI NOLEGGIO CON CONDUCENTE

Testo integrato dell'art. 8 della legge 15 gennaio 1992, n. 21 risultante dalle modifiche apportate dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Art. 8

Modalità per il rilascio delle licenze e delle autorizzazioni

1. La licenza per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono rilasciate dalle amministrazioni comunali, attraverso bando di pubblico concorso, ai singoli che abbiano la proprietà o la disponibilità in leasing **o ad uso noleggio a lungo termine** del veicolo o natante, che possono gestirle in forma singola o associata.

(commi 2 - 4 omissis)

* * *

L'art. 49, comma 5-bis, del DL modifica l'art. 8 della legge n. 21/1992 in materia di trasporto pubblico non di linea, consentendo di utilizzare un veicolo per l'esercizio del servizio di taxi o di noleggio con conducente anche nel caso in cui il titolare della licenza o dell'autorizzazione ne abbia la disponibilità in forza di un contratto di noleggio a lungo termine.

La disposizione deve essere letta anche alla luce della nuova formulazione del comma 4 dell'art. 75, in materia di accertamento dei dati di identificazione e corrispondenza alle prescrizioni tecniche ed alle caratteristiche tecniche e funzionali dei veicoli da immatricolare, a seguito della modifica introdotta dall'art. 49, comma 5-ter, lettera f) del DL, che potrebbe avere dei riflessi sulle procedure per il rilascio della carta di circolazione di un veicolo da adibire a servizio di taxi o NCC la cui disponibilità derivi da un noleggio a lungo termine.

Per effetto della modifica, i veicoli da adibire a servizio di taxi e a servizio di NCC non saranno più soggetti automaticamente agli accertamenti della corrispondenza alle prescrizioni tecniche ed alle caratteristiche costruttive e funzionali, ma solo se espressamente previsto nell'apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che individua i veicoli di tipo omologato che dovranno essere sottoposti agli accertamenti in parola.

In sede di controllo dovrà essere verificata la corrispondenza tra il titolare della licenza o dell'autorizzazione e il locatario del veicolo.

Scheda illustrativa allegata (All. 13)

Circolare prot. n. 300/ A7923/20/101/3/3/9 del 22/10/2020

CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI STRANIERI IN ITALIA

Testo integrato dell'art. 93 del D.Lgs. 30.4.1992 n. 285 Codice della Strada e successive modificazioni risultante dalle modifiche apportate dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Art. 93

Formalità necessarie per la circolazione degli autoveicoli, motoveicoli e rimorchi

(comma 1 omissis)

1-bis. Salvo quanto previsto dal comma 1-ter, è vietato, a chi ha stabilito la residenza in Italia da oltre sessanta giorni, circolare con un veicolo immatricolato all'estero.

1-ter. Nell'ipotesi di veicolo concesso in leasing o in locazione senza conducente da parte di un'impresa costituita in un altro Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo che non ha stabilito in Italia una sede secondaria o altra sede effettiva, nonché nell'ipotesi di veicolo concesso in comodato a un soggetto residente in Italia e legato da un rapporto di lavoro o di collaborazione con un'impresa costituita in un altro Stato membro dell'Unione europea o aderente allo Spazio economico europeo che non ha stabilito in Italia una sede secondaria od altra sede effettiva, nel rispetto delle disposizioni contenute nel codice doganale comunitario, a bordo del veicolo deve essere custodito un documento, sottoscritto dall'intestatario e recante data certa, dal quale risultino il titolo e la durata della disponibilità del veicolo. In mancanza di tale documento, la disponibilità del veicolo si considera in capo al conducente.

1-quater. Nell'ipotesi di cui al comma 1-bis e ferma restando l'applicazione delle sanzioni previste dal comma 7-bis, se il veicolo non è immatricolato in Italia, l'intestatario chiede al competente ufficio motorizzazione civile, previa consegna del documento di circolazione e delle targhe estere, il rilascio di un foglio di via e della relativa targa, ai sensi dell'articolo 99, al fine di condurre il veicolo oltre i transiti di confine. L'ufficio motorizzazione civile provvede alla restituzione delle targhe e del documento di circolazione alle competenti autorità dello Stato che li ha rilasciati";

1-quinquies. Le disposizioni di cui ai commi 1-bis, 1-ter e 1-quater non si applicano:

- a) ai residenti nel comune di Campione d'Italia;**
- 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) ai lavoratori frontalieri, o a quei soggetti residenti in Italia che prestano un'attività di lavoro in favore di un'impresa avente sede in uno Stato confinante o limitrofo, i quali, con il veicolo ivi immatricolato a proprio nome, transitano in Italia per raggiungere il luogo di residenza o per far rientro nella sede di lavoro all'estero;**
- d) al personale delle Forze armate e di polizia in servizio all'estero presso organismi internazionali o basi militari;**
- e) al personale dipendente di associazioni territoriali di soccorso, per il rimpatrio dei veicoli immatricolati all'estero**

(commi 2 - 12 omissis)

La modifica normativa introdotta con l'art. 16-ter del DL amplia il novero delle deroghe contenute nel comma 1-ter dell'art. 93 CdS, consentendo la circolazione sul territorio nazionale dei veicoli immatricolati all'estero condotti dai soggetti residenti in Italia che rientrano in una delle categorie elencate nel nuovo comma 1-quinquies dell'articolo 93 citato.

A differenza delle deroghe previste dal comma 1-ter che riguardano la situazione giuridica del veicolo posto in circolazione, quelle elencate nel nuovo comma 1-quinquies sono riferite a particolari situazioni soggettive dei conducenti dei veicoli che sono risultati particolarmente penalizzati dalla generalità e rigidità del divieto sancito dal comma 1-bis dell'art. 93 CdS.

Le categorie di soggetti residenti in Italia che possono circolare sul territorio nazionale con un veicolo immatricolato all'estero

sono:

- **Residenti nel comune di Campione d'Italia.**
L'eccezione per tale categoria di soggetti è motivata dalla peculiare condizione, dal punto di vista sia geografico che giuridico, del territorio del comune di Campione d'Italia, costituente una *exclave* italiana in Svizzera, ove i veicoli dei cittadini italiani ivi residenti vengono immatricolati con targa elvetica. In forza della deroga, tutti coloro che abbiano la residenza anagrafica nel comune di Campione d'Italia possono circolare sul territorio nazionale con veicoli immatricolati in Svizzera, anche non di proprietà, in deroga alle disposizioni di cui ai commi 1-bis, 1-ter e 1-quater dell'art. 93 CdS. La disposizione risolve un disallineamento tra il divieto contenuto nell'art. 93, comma 1-bis CdS, e la deroga contenuta nell'art. 132, comma 2 del CdS, secondo il quale i cittadini residenti nel comune di Campione d'Italia non sono soggetti all'obbligo di immatricolazione di un veicolo decorso un anno dalla circolazione in Italia con un veicolo immatricolato all'estero;
- **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.**

Nella categoria in argomento rientrano:

- i cittadini che si recano all'estero per l'esercizio di occupazioni stagionali;
- i dirigenti scolastici, docenti e personale amministrativo della scuola collocati fuori ruolo ed inviati all'estero nell'ambito di attività scolastiche fuori dal territorio nazionale;
- i dipendenti di ruolo dello Stato in servizio all'estero e le persone con essi conviventi, i quali siano stati notificati alle autorità locali ai sensi delle convenzioni di Vienna sulle relazioni diplomatiche e sulle relazioni consolari, rispettivamente del 1961 e del 1963, ratificate con legge 9 agosto 1967, n. 804.

I soggetti rientranti in una di queste categorie possono circolare sul territorio nazionale con veicoli immatricolati in uno Stato estero, anche non di proprietà, in deroga alle disposizioni di cui ai commi 1-bis, 1-ter e 1-quater dell'art. 93 CdS. Si rammenta che i medesimi soggetti non hanno la facoltà di iscrizione all'AIRE e, di conseguenza, devono mantenere l'iscrizione presso l'anagrafe del comune italiano dove hanno la residenza;

- **Personale delle Forze armate e di polizia in servizio all'estero presso organismi internazionali o basi militari.**
L'eccezione prevista per questa categoria, come quella relativa al personale diplomatico e consolare di cui al punto precedente, è dettata dalla necessità di coordinare le norme che regolano la circolazione dei veicoli stranieri in Italia con altre disposizioni, anche di carattere internazionale, non espressamente richiamate, che obbligano tali categorie pubblicistiche a mantenere la residenza in Italia, pur prestando servizio all'estero. In forza della deroga, il personale delle Forze armate e di polizia in servizio all'estero presso organismi internazionali o basi militari può circolare sul territorio nazionale con veicoli immatricolati in uno Stato estero, anche non di proprietà, in deroga alle disposizioni di cui ai commi 1-bis, 1-ter e 1-quater dell'art. 93 CdS;
- **Lavoratori frontalieri, o soggetti residenti in Italia che prestano un'attività di lavoro in favore di un'impresa avente sede in uno Stato confinante o limitrofo, i quali, con il veicolo ivi immatricolato a proprio nome, transitano in Italia per raggiungere il luogo di residenza o per far rientro nella sede di lavoro all'estero.**

Entrambe le categorie di soggetti indicati possono beneficiare della deroga al divieto di circolazione solo se i veicoli che conducono soddisfano i seguenti requisiti che devono sussistere congiuntamente:

- immatricolazione nello Stato confinante o limitrofo dove si svolge l'attività lavorativa;
- immatricolazione a nome del conducente lavoratore frontaliere o dipendente dell'impresa avente sede nello Stato confinante;
- utilizzato per lo spostamento casa lavoro e viceversa.

In merito alla particolare situazione soggettiva di "lavoratore frontaliere" esistono diverse definizioni del concetto, a seconda che si considerino l'accezione comunitaria - enunciata in particolare in materia di sicurezza sociale - o le numerose definizioni contenute nelle convenzioni bilaterali di doppia imposizione, valide per la determinazione del regime fiscale applicabile ai lavoratori frontalieri.

In assenza di definizione univoca, per circoscrivere l'ambito applicativo della deroga in argomento occorre fare riferimento alla finalità cui si ispira l'eccezione relativa a tale categoria di soggetti, volta a consentire la libera circolazione di tutte quelle persone che si spostano tra un Paese e l'altro per ragioni di lavoro. Si ritiene, pertanto, opportuno fare riferimento alla definizione fornita in ambito di protezione dei lavoratori che, oltre agli elementi intrinseci dello spostamento dal domicilio al luogo di lavoro attraverso una frontiera, conserva la condizione temporanea del ritorno quotidiano o settimanale al domicilio. In tale ambito è considerato frontaliere "qualsiasi lavoratore subordinato o autonomo che esercita una attività professionale nel territorio di uno Stato membro e risiede nel territorio di un altro Stato membro (criterio politico) dove, di massima, ritorna ogni giorno o almeno una volta alla settimana (criterio temporale)" [1].

- **Personale dipendente di associazioni territoriali di soccorso, per il rimpatrio dei veicoli immatricolati all'estero.**
Il riferimento è a quelle organizzazioni diffuse sul territorio che si occupano del trasporto di infermi e di emergenze sanitarie e che, in occasione del servizio di soccorso che rendono in favore della collettività, possono trovarsi nella condizione di doversi occupare di riportare il veicolo della persona assistita presso il domicilio di quest'ultimo situato all'estero.
In tale ipotesi, l'eccezione in argomento consente al membro dell'associazione di soccorso residente in Italia di condurre il veicolo immatricolato all'estero al solo scopo di riportarlo oltre confine in deroga al divieto di circolazione posto dall'art. 93, commi 1-bis, 1-ter e 1-quater.

In occasione dei controlli di polizia stradale, l'appartenenza ad una delle predette categorie può essere comprovata con qualsiasi mezzo, compresa l'autocertificazione rilasciata al pubblico ufficiale ai sensi degli artt. 46 e 47 del DPR 445/2000.

[1] Articolo 1, lettera b, del regolamento n. 1408/71/CEE relativo all'applicazione dei regimi di sicurezza sociale ai lavoratori subordinati e ai loro familiari che si

spostano all'interno della Comunità.

AMMISSIONE TEMPORANEA DEI VEICOLI IMMATRICOLATI IN PAESI EXTRA UE

Norma introdotta dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Art. 16-ter

Disposizioni in materia di circolazione in Italia di veicoli immatricolati all'estero)

(comma 1 omissis)

2. Qualora il veicolo sia immatricolato in un Paese non appartenente all'Unione europea, restano ferme le pertinenti disposizioni unionali in materia di immissione temporanea.

* * *

Il comma 2 dell'art. 16-ter del DL precisa che, qualora il veicolo sia immatricolato in un Paese non appartenente all'Unione europea, restano ferme le pertinenti disposizioni unionali in materia di dazi doganali di cui al Regolamento delegato (UE) 2015/2446 del 28 luglio 2015.

La norma, di portata meramente dichiarativa, si limita a richiamare la disciplina dell'ammissione temporanea dei veicoli immatricolati in Paesi extra UE che, anche nel caso in cui rientrino nell'ambito di applicazione delle deroghe al divieto di circolazione di cui all'art. 93 CdS, possono beneficiare di un particolare regime di - esenzione dal pagamento dei dazi di importazione, solo in presenza dei presupposti indicati negli artt. 212 e seguenti del Regolamento citato.

Scheda illustrativa allegata (All. 14)

Circolare prot. n. 300/ A7923/20/101/3/3/9 del 22/10/2020

RICORSI IN TEMA DI SEGNALETICA STRADALE

Testo integrato dell'art. 37 del D.Lgs. 30.4.1992 n. 285 Codice della Strada e successive modificazioni e dell'art. 74 del DPR 16.12.1992, n. 495 Regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della Strada risultante dalle modifiche apportate dal decreto legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Art. 37 CdS

Apposizione e manutenzione della segnaletica stradale

(commi 1 - 2 - 2bis omissis)

3. Abrogato

Art. 74 Reg. Es. CdS

(Art. 37 Codice della strada)

Ricorso contro provvedimenti relativi alla segnaletica

Abrogato

* * *

L'art. 49, comma 5-ter, lettera e), del DL abroga il comma 3 dell'art. 37 del CdS, mentre, l'art. 49, comma 5 - quater), del DL abroga l'art. 74 del Reg. Esec. CdS, che prevedevano la possibilità di esperire il ricorso amministrativo avverso i provvedimenti e le ordinanze che dispongono o autorizzano la collocazione della segnaletica stradale e ne regolavano il relativo procedimento.

Avverso tali provvedimenti rimarrà comunque esperibile il ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale o, in alternativa, il ricorso straordinario al Capo dello Stato.

Scheda illustrativa allegata (All. 15)

Circolare prot. n. 300/ A7923/20/101/3/3/9 del 22/10/2020

DIVIETO DI FERMATA E DI SOSTA DEI VEICOLI

Testo integrato dell'art. 158 del D.Lgs. 30.4.1992 n. 285 Codice della Strada e successive modificazioni risultante dalle modifiche apportate dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Art. 158

Divieto di fermata e di sosta dei veicoli

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 sovrappassaggi, 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 prese lezione e lungo le corsie di canalizzazione;
- e) fuori dei centri abitati, sulla corrispondenza e in prossimità delle aree di intersezione;
- 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;
- g) sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi per ciclisti, nonché sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime;
- h) sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione;

h-bis) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici. In caso di sosta a seguito di completamento di ricarica, possono essere applicate tariffe di ricarica mirate a disincentivare l'impegno della stazione oltre un periodo massimo di un'ora dal termine della ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, ad 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.

(commi 2 - 7 omissis)

* * *

L'art. 57, comma 5, del DL, interviene sull'art. 158, comma 1, lettera h-bis), del CdS, in materia di fermata e sosta dei veicoli. Con la modifica apportata dal DL, la possibilità di riservare la sosta ai veicoli elettrici, precedentemente limitata alla loro fase di ricarica, viene ora prevista indipendentemente dalla circostanza che risultino in fase di ricarica o meno. La norma inoltre introduce la possibilità di prevedere tariffe differenziate per la fase di ricarica e quella di permanenza oltre il completamento della ricarica stessa, per assicurare la migliore fruizione delle stazioni.

Scheda illustrativa allegata (All. 16)

Circolare prot. n. 300/ A7923/20/101/3/3/9 del 22/10/2020

BANCA DATI TARGHE ASSOCIATE AI PERMESSI DI CIRCOLAZIONE PER PERSONE CON DISABILITÀ

Testo integrato dei commi 489 e 491 dell'art. 1 della legge 30.12.1998, n. 145 risultante dalle modifiche apportate dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120.

Art. 1**Legge 30 dicembre 2018, n. 145**

(commi 1 - 488 omissis)

489. Al fine di garantire l'attuazione della legge 3 marzo 2009, n. 18, e dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), sull'accessibilità ai trasporti, e dell'articolo 20, sulla mobilità personale, della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, ratificata ai sensi della citata legge n. 18 del 2009, è istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il Fondo per l'accessibilità e la mobilità delle persone con disabilità. **Il Fondo è destinato all'istituzione di una piattaforma unica nazionale informatica, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito dell'archivio nazionale dei veicoli previsto dall'articolo 226, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per consentire la verifica delle targhe associate ai permessi di circolazione dei titolari di contrassegni, rilasciati ai sensi dell'articolo 381, comma 2, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, al fine di agevolare la mobilità, sull'intero territorio nazionale, delle persone titolari dei predetti contrassegni.**

(comma 490 omissis)

491. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro dell'interno, sentite le associazioni delle persone con disabilità comparativamente più rappresentative a livello nazionale, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, nonché previo parere del Garante per la protezione dei dati personali da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, sono definite le procedure per l'istituzione della piattaforma di cui al comma 489, nel rispetto dei principi applicabili al trattamento dei dati personali, previsti dagli articoli 5 e 9, paragrafo 2, lettera g), del regolamento (UE) n. 679/2016, e dagli articoli 2-sexies e 2-septies del Codice in materia di protezione dei dati personali di cui al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 e delle prescrizioni adottate ai sensi dell'articolo 2-quinquiesdecies del medesimo Codice. Per la costituzione della piattaforma di cui al primo periodo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può avvalersi anche della società di cui all'articolo

83, comma 15, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133. Dall'attuazione del presente comma non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e vi si provvede con le risorse finanziarie disponibili a legislazione vigente.

(commi 492 - 1143 omissis)

L'art. 29, comma 2), del DL, modifica i commi 489 e 491 dell'art. 1, legge 145/2018, con i quali era stato istituito un fondo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti destinato a interventi finalizzati all'innovazione tecnologica delle strutture, contrassegno e segnaletica per la mobilità delle persone con disabilità. Tali interventi dovevano essere stabiliti con decreto ministeriale.

Attraverso la modifica introdotta dal DL, la destinazione del fondo è stata indicata direttamente nella realizzazione di una banca dati presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito dell'archivio nazionale dei veicoli di cui all'art. 226 CdS, per individuare le targhe associate ai permessi rilasciati alle persone con disabilità ai sensi dell'art. 381, Reg. Es. CdS.

La banca dati consentirà al titolare del permesso suindicato di usufruire, su tutto il territorio nazionale, delle esenzioni riservate ai veicoli ai quali è associato, senza che la circolazione sul territorio di un comune diverso da quello che ha rilasciato il permesso sia preventivamente segnalata al medesimo ente locale.

Le procedure per l'istituzione della banca dati saranno stabilite con decreto ministeriale.

(1) Vedasi "banca dati ITER" pag. 102596.

(2) Vedasi "banca dati ITER" pag. 102072 o "la motorizzazione 2020" pag. 2020/498 o "codice della strada" pag. 2020.07/01 o "il trasporto e la gestione dei rifiuti" pag. 2020.07/03.

(3) Vedasi "banca dati ITER" pag. 030169.

(4) Vedasi "banca dati ITER" pag. 031549.

(5) Vedasi "banca dati ITER" pag. 096632.

(6) Vedasi "banca dati ITER" pag. 096866.

(7) Vedasi "banca dati ITER" pag. 097190.

(8) Vedasi "banca dati ITER" pag. 100408.

(9) Vedasi "banca dati ITER" pag. 101658.

sintesi Legge 11 settembre 2020, n. 120, recante "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale".

Direttive attuative delle disposizioni in tema di circolazione stradale