



Ministero dell'Interno

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

Roma, data del protocollo

OGGETTO: Decreto legislativo 22 novembre 2023, n. 184 di recepimento della Direttiva (UE) 2021/2118 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2021 recante modifica alla Direttiva 2009/103/CE concernente l'assicurazione della responsabilità civile risultante dalla circolazione di autoveicoli e il controllo dell'obbligo di assicurare tale responsabilità.

ALLE PREFETTURE – UFFICI TERRITORIALI DEL GOVERNO LORO SEDI

AI COMMISSARIATI DEL GOVERNO PER LE PROVINCE AUTONOME
TRENTO- BOLZANO

ALLA PRESIDENZA DELLA GIUNTA DELLA VALLE D'AOSTA AOSTA

AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Dipartimento per la Mobilità Sostenibile ROMA

AL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA
Dipartimento per l'Amministrazione Penitenziaria ROMA

AL MINISTERO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY
Direzione generale per il mercato, la concorrenza,
la tutela del consumatore e la normativa tecnica ROMA

AL DIPARTIMENTO PER L'AMMINISTRAZIONE GENERALE
PER LE POLITICHE DEL PERSONALE DELL'AMMINISTRAZIONE CIVILE
E PER LE RISORSE STRUMENTALI E FINANZIARIE
Direzione Centrale per l'Amministrazione Generale e le Prefetture ROMA

AL COMANDO GENERALE DELL'ARMA DEI CARABINIERI ROMA

AL COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA ROMA

ALLE QUESTURE DELLA REPUBBLICA LORO SEDI

AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA STRADALE LORO SEDI

AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA FERROVIARIA LORO SEDI

AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA POSTALE
E DELLE COMUNICAZIONI LORO SEDI

AI REPARTI MOBILI LORO SEDI

AL CENTRO ADDESTRAMENTO DELLA POLIZIA DI STATO CESENA



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

ALL'ISTITUTO PER LA VIGILANZA DELLE ASSICURAZIONI ROMA

e, per conoscenza:

ALLA SEGRETERIA DEL DIPARTIMENTO DELLA
PUBBLICA SICUREZZA ROMA

Dal 23 dicembre 2023 sono in vigore le modifiche normative apportate dal decreto legislativo n. 184/2023 alla disciplina sull'assicurazione dei veicoli (G.U. n. 290 del 13 dicembre 2023).

In particolare, per gli aspetti specifico interesse, si segnalano modifiche agli articoli 9 e 193 del codice della strada e agli articoli 1 e 122 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, nonché l'introduzione dell'art. 122-bis del medesimo codice delle assicurazioni.

Nel commentare le predette modifiche normative, nella scheda allegata (All. 1) vengono fornite le prime indicazioni operative agli organi di polizia stradale ai soli fini dell'attività di controllo e della successiva applicazione delle sanzioni nella circolazione dei veicoli.

Occorre precisare che le considerazioni contenute nella scheda non intendono sostituirsi o sovrapporsi alle eventuali delucidazioni e specificazioni che potranno essere fornite dalle Amministrazioni o dagli Enti competenti in materia assicurativa e negli ulteriori ambiti materiali regolati dal d.lgs. n. 184/2023, tenuto anche conto che le novità recate da tale provvedimento pongono livelli interpretativi di portata multi disciplinare e settoriale.

Le stesse considerazioni, inoltre, non ostano alla ricerca di possibili punti di convergenza interpretativa – questa volta in sede attuativa - con le altre componenti ministeriali, fermo restando il rispetto delle distinte prerogative istituzionali, né alla valutazione di una futura richiesta, anche alla luce di prime applicazioni pratiche e pronunce giurisprudenziali, di interpretazioni dirimenti da parte di superiori Organismi consultivi.

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

IL DIRETTORE CENTRALE
Cortese

AA

1. MODIFICHE APPORTATE DAL DECRETO LEGISLATIVO 184/2023 AL CODICE DELLA STRADA E AL CODICE DELLE ASSICURAZIONI PRIVATE

Testo integrato degli articoli del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (di seguito cds) e del d.lgs. 7 settembre 2005, n. 209 (di seguito cap), risultante dalle modifiche apportate dal d.lgs. 22 novembre 2023 n. 184, evidenziate in neretto¹.

Art. 9 cds

Competizioni sportive su strada

(commi 1 - 5 omissis)

6. Per tutte le competizioni sportive su strada, l'autorizzazione è altresì subordinata alla stipula, da parte dei promotori, di un contratto di assicurazione per la responsabilità civile di cui ~~all'art. 3 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, e successive modificazioni e integrazioni all'articolo 124 del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209.~~ L'assicurazione deve coprire altresì la responsabilità dell'organizzazione e degli altri obbligati per i danni comunque causati alle strade e alle relative attrezzature. I limiti di garanzia sono previsti dalla normativa vigente.

(commi 6-bis – 9 omissis)

La modifica apportata all'art. 9, comma 6, cds ha lo scopo di eliminare il richiamo alla legge 990/1969 da tempo abrogata e sostituita con il decreto legislativo 209/2005 (di seguito solo cap – codice delle assicurazioni private).

Art. 193 cds

Obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile

1. I veicoli ~~a motore senza guida di rotaie, compreso i filoveicoli e i rimorchi di cui all'articolo 1, comma 1, lettera rrr) del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209,~~ non possono essere posti in circolazione sulla strada senza la copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi.

(commi 2 – 4-quinquies omissis).

Art. 1 cap

Comma 1

(lettere a) – qq) omissis)

~~rrr) veicolo: qualsiasi autoveicolo destinato a circolare sul suolo e che può essere azionato da una forza meccanica, senza essere vincolato ad una strada ferrata, nonché i rimorchi, anche se non agganciati ad una motrice~~

rrr) veicolo:

1) qualsiasi veicolo a motore azionato esclusivamente da una forza meccanica che circola sul suolo ma non su rotaia, con:

¹ Nella presente scheda sono inserite solo le modifiche al D.lgs. 209/2009 che sono di interesse per l'attività di controllo degli organi di polizia stradale.

1.1) una velocità di progetto massima superiore a 25 km/h; o

1.2) un peso netto massimo superiore a 25 kg e una velocità di progetto massima superiore a 14 km/h;

2) qualsiasi rimorchio destinato ad essere utilizzato con un veicolo di cui al numero 1), a prescindere che sia ad esso agganciato o meno;

3) i veicoli elettrici leggeri individuati con apposito decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, da adottarsi entro il termine di 90 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione.

Comma 1-bis. Fatti salvi i numeri 1) e 2) della lettera rrr) del comma 1, le sedie a rotelle destinate esclusivamente ad essere utilizzate da persone con disabilità fisiche non sono considerate veicoli ai sensi del presente codice.

La modifica del comma 1 dell'art. 193 cds ha significativi riflessi in tema di assicurazione obbligatoria dei veicoli, in quanto fa rinvio al cap per la definizione e l'individuazione dei veicoli soggetti a tale obbligo.

Il nuovo art. 1, comma 1, lett. rrr), del cap contiene una nuova **definizione di veicolo** che aggiunge un ulteriore elemento identificativo rispetto alla generica indicazione di "veicoli a motore" che si trovava nella precedente formulazione dell'art. 193 cds: viene, infatti, precisato che il veicolo a motore deve essere "azionato esclusivamente da una forza meccanica". Tale specificazione esclude, pertanto, dal novero dei veicoli in argomento quelli che, sebbene dotati di motore, per poter circolare devono essere azionati anche dalla forza muscolare del conducente (come, ad esempio, i velocipedi a pedalata assistita o i cicli a propulsione categoria L1e-A), ovvero quelli in cui la propulsione del motore non è esclusiva, (come, ad esempio, i monopattini elettrici dove la propulsione del motore elettrico è prevalente, ma non esclusiva, potendo gli stessi essere azionati dalla forza muscolare).

Inoltre, la norma prevede determinate caratteristiche tecniche che devono avere i veicoli soggetti all'obbligo assicurativo. In particolare, i veicoli a motore devono avere:

1. una velocità di progetto massima superiore a 25 Km/h;
2. o un peso netto massimo superiore a 25 Kg e una velocità di progetto massima superiore a 14 km/h.

Le due condizioni indicate sono alternative e, pertanto, è sufficiente che una delle due condizioni sia presente per soddisfare l'obbligo di copertura assicurativa ai sensi dell'art. 193 cds.

Oltre ai veicoli suindicati, l'art. 1, comma 1, lettera rrr), del cap menziona anche i *rimorchi* destinati ad essere trainati da un altro veicolo a prescindere che sia agganciato o meno a quest'ultimo. Per effetto di tale specificazione, l'obbligo di copertura assicurativa per i rimorchi è sempre previsto anche quando non siano agganciati ad altro veicolo (si tratta del cosiddetto "rischio statico"²). D'altra parte, ai fini della circolazione, deve essere considerato coperto da assicurazione il rimorchio agganciato ad un veicolo idoneo al traino avente una valida polizza assicurativa.

Infine, l'art. 1, comma 1, lettera rrr), del cap, ricomprende nel novero dei veicoli soggetti all'obbligo assicurativo anche i *veicoli elettrici leggeri* demandandone, tuttavia, l'individuazione ad apposito decreto interministeriale.

Il neo-introdotta comma 1-bis del medesimo articolo 1, precisando che non sono considerati veicoli, esclude dall'obbligo assicurativo le *sedie a rotelle* destinate ad essere utilizzate per gli spostamenti

² Richiamato implicitamente dall'art. 122, comma 1-bis, laddove la norma estende l'obbligo assicurativo al momento in cui il veicolo è fermo.

dalle persone con disabilità fisiche; inoltre, ai fini dell'applicazione dell'art. 193 cds, sono da considerarsi esenti dall'obbligo di copertura assicurativa anche tutti i dispositivi citati nell'art. 46, comma 1, lett. a) e b), cds³.

Art. 122 cap

Veicoli a motore

~~1. I veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate se non siano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile e dall'articolo 91, comma 2, del codice della strada. Il regolamento, adottato dal (Ministro dello sviluppo economico, su proposta dell'IVASS, individua la tipologia di veicoli esclusi dall'obbligo di assicurazione e le aree equiparate a quelle di uso pubblico. Sono soggetti all'obbligo di assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile i veicoli di cui all'articolo 1, comma 1, lettera rrr), qualora utilizzati conformemente alla funzione del veicolo in quanto mezzo di trasporto al momento dell'incidente.~~

1-bis. La disposizione di cui al comma 1 si applica a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento.

1-ter. L'obbligo di cui al comma 1 riguarda anche i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni. Resta valida, ai fini dell'adempimento dell'obbligo di cui al comma 1, la stipula, da parte di soggetti pubblici o privati, di polizze che coprono il rischio di una pluralità di veicoli secondo la prassi contrattuale in uso, quando utilizzati per le attività proprie di tali soggetti, sempre che i veicoli siano analiticamente individuati nelle polizze.

1-quater. Alla violazione della disposizione di cui al comma 1 si applicano le sanzioni amministrative di cui all'articolo 193 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. La violazione della disposizione di cui al comma 1-ter è soggetta alle sanzioni amministrative di cui all'articolo 193, commi 2 e 3, del medesimo decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. La violazione delle disposizioni di cui all'articolo 122-bis, comma 2, è soggetta alle sanzioni amministrative di cui al citato articolo 193 del decreto legislativo n. 285 del 1992, aumentando della metà la sanzione amministrativa pecuniaria prevista dal comma 2 del citato articolo 193. Si applicano le disposizioni del titolo VI del medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992.

L'articolo 122 del cap completa la definizione di veicolo soggetto all'obbligo di copertura assicurativa ed estende il campo di applicazione ad ambiti diversi dalla circolazione stradale⁴, con particolare riferimento agli aspetti risarcitori⁵.

La modifica dell'art. 122, comma 1, del cap impone l'obbligo assicurativo per i veicoli indicati nell'art. 1, comma 1, lettera rrr), quando gli stessi sono *“utilizzati conformemente alla loro funzione in quanto mezzi di trasporto al momento dell'incidente”*.

³ Le macchine per uso di bambini e le macchine per uso di invalidi, diverse dalle sedie a rotelle, rientranti tra gli ausili medici, anche se asservite da motore.

⁴ E, cioè, ai sensi dell'art. 2 cds, su un'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali.

⁵ In tal senso il richiamo dell'art. 2054 cc e il riferimento alla situazione dell'incidente, momento nel quale, ai sensi dell'art. 122, comma 1, del cap, deve essere valutato l'obbligo assicurativo.

Al fine di coordinare tale obbligo con le disposizioni dell'art. 193 cds e, quindi, alla presenza del veicolo sulla strada, si ritiene che la funzione di trasporto, che deve assolvere il veicolo per essere sottoposto all'obbligo assicurativo, vada rapportata al concetto di *circolazione*. Di conseguenza, è possibile affermare che i veicoli sono sottoposti all'obbligo assicurativo quando, al momento dell'incidente, erano utilizzati per la loro funzione naturale, ovvero per circolare⁶. La norma, quindi, nel porre l'obbligo assicurativo, non fa riferimento alle caratteristiche strutturali del mezzo⁷ – come, peraltro, confermato dal successivo comma 1-bis – bensì alla sua utilizzazione, escludendo l'obbligo di copertura assicurativa solo se il veicolo, in un determinato momento, è impiegato per attività diverse dalla circolazione⁸.

Il nuovo comma 1-bis, oltre a precisare che l'obbligo assicurativo si applica a prescindere dalle caratteristiche del veicolo⁹, introduce un principio di notevole importanza, secondo il quale al predetto obbligo sono soggetti anche i veicoli che non sono in circolazione sulla strada¹⁰. Infatti, facendo specifico riferimento al “*terreno*”, la norma, di fatto, estende l'obbligo anche ai veicoli (utilizzati come mezzo di trasporto al momento dell'incidente) che si trovano al di fuori della strada, in aree non sottoposte a restrizioni di accesso¹¹.

Inoltre, la norma precisa che sono sottoposti all'obbligo assicurativo tutti i veicoli, siano essi fermi o in movimento¹². Di conseguenza, sono soggetti all'obbligo assicurativo i veicoli che sono in movimento o in sosta sulla strada, o fuori da essa¹³.

Il nuovo comma 1-ter prevede che l'obbligo trovi applicazione anche per i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni, cioè su aree non soggette a pubblico passaggio, alle quali hanno libero accesso solo le persone autorizzate¹⁴.

⁶ Essendo legata alla funzione del veicolo, il concetto di circolazione ricomprende la fase dinamica e statica, cioè il momento in cui il veicolo è in movimento, ma anche quello in cui è fermo perché idoneo ad essere utilizzato per spostarsi.

⁷ Che, perciò, può anche essere non idoneo ad effettuare il trasporto di persone diverse dal conducente o cose come, ad esempio, nel caso di macchine agricole, macchine operatrici e veicoli ad uso speciale, che sarebbero sottoposte all'obbligo quando usate per la circolazione.

⁸ Si pensi, ad esempio, ad un'autogrù che si trova in sosta, anche sulla sede stradale, e abbia in funzione il braccio meccanico o che sia utilizzata come presa di forza meccanica per attività agricola o industriale; oppure agli autocaravan, ai caravan e alle case mobili che si trovano nell'area di campeggio e siano nelle condizioni di cui all'art. 185, comma 2, cds. In tali casi, i veicoli non possono essere considerati come usati in funzione di mezzo di trasporto, in quanto in quel momento sono impiegati per lo svolgimento di altre attività (sollevamento e spostamento carichi, presa di forza meccanica per attività agricola o industriale, campeggio, ecc.). Nel momento in cui, invece, si mettessero in movimento sarebbero soggetti all'obbligo assicurativo.

La soluzione del problema viene, pertanto, trasposta sul piano dell'**accertamento in concreto della funzione di trasporto veicolare**, come è possibile ricavare dall'orientamento della Corte di Giustizia espressamente richiamato dalla direttiva (UE) 2021/2118: occorre discriminare tra i diversi “momenti” funzionali e ricostruire, in caso di incidente, quando l'evento sia causalmente ricollegato, o meno, alla sua funzione di trasporto del mezzo (ai fini della necessità o meno di copertura assicurativa) e al suo utilizzo conforme.

⁹ Tale specificazione ha il fine di chiarire che qualsiasi veicolo che rientri nella definizione dell'art. 1, comma 1, lettera rrr) del cap, è soggetto all'obbligo assicurativo, anche se le sue caratteristiche potrebbero far presumere un utilizzo diverso da quello che comunemente viene associato al concetto di trasporto definito dal codice della strada.

¹⁰ Come previsto, invece, dall'art. 193, comma 1, cds.

¹¹ Sempre in coerenza con il richiamato obbligo di risarcimento posto dall'art. 2054 cc.

¹² Tale specificazione non contiene nessuna novità rispetto alla disciplina previgente. Infatti, secondo il contenuto dell'art. 193 cds, l'obbligo assicurativo per i veicoli era previsto in caso di circolazione che, come noto, ai sensi dell'art. 3, comma 1, punto 9) cds, comprende anche la sosta e la fermata, cioè due situazioni in cui il veicolo è fermo. Invece, sulla base del nuovo principio suesposto secondo il quale l'obbligo assicurativo si applica anche fuori dalla sede stradale, la specificazione qui in esame serve a chiarire che l'obbligo si applica sia in fase di spostamento sia in fase statica.

¹³ Fatte salve le deroghe previste nell'art. 122-bis del cap di cui si dirà più avanti.

¹⁴ Anche in considerazione di quanto riportato nella relazione illustrativa al decreto legislativo in argomento, sono da considerarsi **aree soggette a restrizioni**, ad esempio le *zone specifiche per località* e le *zone con attrezzature nei porti e negli aeroporti*, ove è prevista una specifica disciplina dei *veicoli ivi utilizzati in modo esclusivo* in tali aree (si pensi ai veicoli che trasportano i passeggeri dal gate all'aereo).

Il secondo periodo del comma 1-ter fa salva la possibilità di stipulare polizze per una pluralità di veicoli i cui estremi siano indicati analiticamente nella polizza stessa. Si tratta dei casi in cui viene stipulata una polizza che ricomprende, ad esempio, 15 veicoli, ma che garantisce una copertura assicurativa, contemporaneamente, solo su un numero limitato di essi.

In questi casi, tutti i veicoli indicati nella polizza cumulativa possono essere legittimamente lasciati all'interno di zone il cui accesso è soggetto a restrizione.

Il nuovo comma 1-quater si occupa dell'apparato sanzionatorio di cui si dirà più avanti.

Art. 122-bis cap

Deroghe

1. In deroga a quanto disposto dall'articolo 122, comma 1, del presente codice e dall'articolo 193 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, i veicoli formalmente ritirati dalla circolazione nonché quelli il cui uso è vietato, in via temporanea o permanente, in forza di una misura adottata dall'autorità competente conformemente alla normativa vigente, non sono soggetti all'obbligo di assicurazione.

2. La deroga di cui al comma 1 si applica anche quando il veicolo non è idoneo all'uso come mezzo di trasporto, nonché quando il suo utilizzo è stato volontariamente sospeso su richiesta dei soggetti di cui all'articolo 122, comma 3, per effetto di una formale comunicazione all'impresa di assicurazione resa ai sensi dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445. Il termine di sospensione, inizialmente comunicato dal soggetto legittimato, può essere prorogato più volte, previa formale comunicazione all'impresa di assicurazione da effettuarsi dieci giorni prima della scadenza del periodo di sospensione in corso e non può avere una durata superiore a dieci mesi, rispetto all'annualità. Per i veicoli di cui all'articolo 60 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il termine di sospensione, inizialmente comunicato dal soggetto legittimato, può essere prorogato più volte, previa formale comunicazione all'impresa di assicurazione da effettuarsi entro cinque giorni prima della scadenza del periodo di sospensione in corso e non può avere una durata superiore a undici mesi, rispetto all'annualità. Con decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito l'Ivass, possono essere disciplinati ulteriori casi e modalità di sospensione dell'obbligo assicurativo tenuto conto del precipuo valore collezionistico dei veicoli di cui al medesimo articolo 60.

3. La sospensione di cui al comma 2 è attivata dal momento della registrazione nella banca dati di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), del regolamento di cui al decreto del Ministro dello sviluppo economico 9 agosto 2013, n. 110, secondo le modalità previste dall'articolo 3, comma 2, del medesimo regolamento. L'impresa ne dà tempestiva comunicazione all'assicurato.

4. In caso di sinistro provocato da un veicolo di cui ai commi 1 e 2, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 283, comma 1, lettera b).

5. Qualora il veicolo responsabile del sinistro stazioni abitualmente in un altro Stato membro, il Fondo di garanzia di cui all'articolo 283 può presentare una richiesta di indennizzo nei confronti del fondo di garanzia nello Stato membro in cui il veicolo staziona abitualmente.»;

La cornice applicativa dell'obbligo di copertura assicurativa dei veicoli viene, infine, definito attraverso le deroghe previste dal nuovo art. 122-bis del cap.

1. La prima deroga si riferisce ai veicoli formalmente ritirati dalla circolazione, per i quali si rassegnano, a titolo esemplificativo e non esaustivo, le seguenti possibili ipotesi:

- veicolo per il quale il proprietario ha chiesto la cancellazione dal Pubblico Registro Automobilistico ai fini della demolizione¹⁵;
 - veicolo cancellato dal PRA come conseguenza della revoca o annullamento della carta di circolazione. Si tratta dei casi in cui viene accertato che il documento è stato rilasciato illegittimamente¹⁶;
 - veicolo cancellato dal PRA ai fini dell'esportazione. In questo caso, avendo il foglio di via di cui all'art. 99 cds per recarsi ai transiti di confine, il veicolo è ancora utilizzato conformemente alla sua funzione come mezzo di trasporto e, pertanto, rimane sottoposto all'obbligo assicurativo. Tuttavia, quando scade la validità del foglio di via, il veicolo deve essere considerato formalmente e sostanzialmente ritirato dalla circolazione e, di conseguenza, non più soggetto all'obbligo assicurativo¹⁷.
2. Il secondo caso si riferisce all'uso vietato del veicolo in conseguenza di un provvedimento adottato dall'autorità. Si tratta delle seguenti, esemplificative e non esaustive, ipotesi:
- confisca;
 - sequestro amministrativo;
 - fermo amministrativo;
 - fermo fiscale¹⁸;
 - sequestro penale;
 - sospensione dalla circolazione ai sensi dell'art. 80, comma 14, cds per circolazione senza revisione;
 - ritiro della carta di circolazione;
 - sospensione della carta di circolazione;
 - ritiro delle targhe.

In tutte le ipotesi sopra elencate, pertanto, in caso di circolazione su strada, il veicolo non coperto da assicurazione non sarà soggetto alle sanzioni di cui all'art. 193, ma a quelle previste dalle singole norme per le quali è stato adottato il provvedimento che ne ha vietato la circolazione¹⁹.

3. Il terzo caso di deroga all'obbligo dell'assicurazione si riferisce ai veicoli che non sono idonei all'uso come mezzo di trasporto e, cioè, inadatti a potersi mettere in movimento. Si tratta dei veicoli non più tecnicamente idonei ai fini della circolazione perché, ad esempio, privi del motore o delle ruote. Si ritiene che la deroga possa essere applicata anche ai veicoli che sono in evidente stato di abbandono secondo i criteri indicati nell'art. 1, commi 1 e 2 del DM 22 ottobre 1999, n. 460;
4. L'ultima ipotesi di deroga si riferisce al veicolo per il quale l'interessato ha comunicato la sospensione dell'utilizzo dello stesso. Per il ricorso al concetto di "*utilizzo*", si ritiene che la norma in esame faccia riferimento all'ipotesi in cui il veicolo non venga usato conformemente alla sua funzione di mezzo atto allo spostamento, al trasporto; pertanto, il veicolo nei confronti del quale è resa operativa la sospensione, nei termini di cui al comma 3 del medesimo art. 122-bis, cap²⁰, in

¹⁵ Occorre chiarire che, in caso di circolazione sulla strada, il veicolo cancellato dal PRA ai fini della rottamazione, non essendo soggetto all'obbligo assicurativo, non dovrà rispondere della violazione dell'art. 193 cds, ma di quella dell'art. 93 cds per circolazione senza immatricolazione

¹⁶ Anche per questa ipotesi, in caso di circolazione su strada, troverà applicazione l'art. 93 cds.

¹⁷ Anche in questa ultima ipotesi, in caso di circolazione su strada troverà applicazione solo l'art. 93 cds.

¹⁸ Ai sensi dell'art. 86 DPR 602/1973.

¹⁹ Ad esempio, in caso di circolazione con veicolo sottoposto a sequestro amministrativo, troverà applicazione la sanzione di cui all'art. 213, comma 8 cds.

²⁰ E cioè dal momento della registrazione nella banca dati di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), del regolamento di cui al decreto del Ministro dello sviluppo economico 9 agosto 2013, n. 110, secondo le modalità previste dall'articolo 3, comma 2, del medesimo regolamento.

caso di movimento (*i.e.* uso), è soggetto alle sanzioni previste dall'art. 122, comma 1-quater, terzo periodo.

La sospensione deve essere comunicata con atto formale alla compagnia di assicurazione con dichiarazione resa ai sensi dell'art. 47 del DPR 445/2000 che comporta, in caso di dichiarazioni mendaci, l'applicazione delle sanzioni penali a cui rimanda l'art. 77 dello stesso decreto.

La sospensione dell'utilizzo del veicolo comporta la sospensione della copertura assicurativa che sarà riscontrabile nella banca dati del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Considerato che l'art. 122-bis deroga espressamente anche alle disposizioni dell'art. 193 cds, si ritiene che le ipotesi ivi elencate escludano l'obbligo assicurativo anche per i veicoli che si trovano sulla strada²¹. In caso di sinistro, i danni causati dalla circolazione del veicolo privo di copertura assicurativa per una delle legittime ipotesi di cui all'art. 122-bis sono risarciti dal Fondo di garanzia per le vittime della strada, giusta previsione del comma 4 del medesimo art. 122-bis cap.

2. PROCEDURA SANZIONATORIA

Ai fini della corretta applicazione delle sanzioni per la mancanza di copertura assicurativa, occorre tenere in considerazione sia le disposizioni del cds, il cui art. 193 circoscrive l'obbligo ai soli casi di circolazione stradale²², sia le disposizioni del cap che estendono l'obbligo assicurativo ad altri ambiti²³, facendo rinvio alle sanzioni della predetta norma del codice della strada.

In sostanza, sono stati introdotti nuovi illeciti amministrativi che, ai soli fini della determinazione della tipologia e dei relativi importi, fanno riferimento alle sanzioni dell'art. 193 cds che trovano, adesso, applicazione anche per i veicoli che sono in sosta o in movimento fuori dalla sede stradale o all'interno di aree il cui accesso è soggetto a restrizione.

Di seguito, le ipotesi sanzionatorie:

1. **Art. 193 cds:** trova applicazione alle ipotesi di violazione dell'obbligo di copertura assicurativa che si concretizzano sulla strada. Questo è l'unico caso in cui si applica la decurtazione dei punti della patente ai sensi dell'art. 126-bis cds;
2. **Art. 122, comma 1-quater, primo periodo:** richiama tutte le sanzioni amministrative di cui all'art. 193 cds per la violazione dell'obbligo assicurativo posto dall'art. 122, comma 1, con riferimento all'ipotesi del veicolo fermo o in movimento fuori dalla strada, in aree non soggette a restrizioni di accesso²⁴. In questo caso, è sempre disposto il sequestro cautelare di cui all'art.13, comma 3, della legge n. 689/1981 e la confisca amministrativa in caso di mancata riattivazione della polizza e pagamento della sanzione.
3. **Art. 122, comma 1-quater, secondo periodo:** sanziona l'utilizzo di veicoli privi di assicurazione in zone il cui accesso è soggetto a restrizione. A differenza delle ipotesi previste dal primo e terzo periodo della norma in argomento, qui, il richiamo delle sole sanzioni di cui all'art. 193, commi 2 e 3 cds, esclude l'applicazione di tutte le altre disposizioni come, ad esempio, il sequestro cautelare ai sensi dell'art.13, comma 3, della legge n. 689/1981 e la confisca del veicolo in caso di un certificato di assicurazione falso o contraffatto, o in caso di mancata riattivazione della polizza e pagamento della sanzione.

²¹ Di conseguenza, appare legittimo che il veicolo sequestrato perché privo di copertura assicurativa possa essere condotto nel luogo scelto per la custodia dallo stesso conducente, su percorso espressamente indicato dall'organo accertatore, qualora non vi siano altri motivi ostativi.

²² Come già indicato, il termine circolazione, ai sensi dell'art. 3, comma 1, punto 9), cds, ricomprende anche la sosta e la fermata, mentre la strada, ai sensi dell'art. 2, comma 1, cds, è l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali.

²³ Anche fuori dalla sede stradale e in zone il cui accesso è soggetto a restrizione.

²⁴ Sebbene, l'art. 122, comma 1, cap si riferisca anche al veicolo in circolazione sulla strada, tale ipotesi, ai fini sanzionatori, deve intendersi ricompresa nell'art. 193 cds.

In assenza di rinvio all'art. 126-bis, cds, si ritiene che non possa essere applicata la decurtazione di punti.

4. **Art. 122, comma 1-quater, terzo periodo:** sanziona la violazione dell'art. 122-bis, comma 2, cioè l'ipotesi in cui, nel periodo di sospensione ai sensi del comma 3 dell'art. 122-bis, il veicolo viene utilizzato nella sua funzione traslativa come mezzo di trasporto. Anche in questo caso si applicano tutte le sanzioni amministrative e accessorie dell'art. 193. In proposito, si rammenta che l'importo della sanzione di cui all'art. 193, comma 2, cds è aumentato della metà e, pertanto, gli incrementi e le riduzioni previsti per le ipotesi di recidiva e rottamazione, devono essere applicati sull'importo aumentato della metà. È sempre disposto il sequestro cautelare di cui all'art. 13, comma 3, della legge n. 689/1981 e la confisca amministrativa in caso di mancata riattivazione della polizza e pagamento della sanzione. Per le medesime ragioni sopra indicate non trova applicazione la decurtazione dei punti dalla patente.

Nelle ipotesi sanzionate dall'art. 122, comma 1-quater, cap, il verbale di contestazione dovrà fare riferimento alla violazione dei precetti contenuti, a seconda dei casi, nell'art. 122, commi 1 o 1-ter, cap o nell'art. 122-bis, comma 2, cap, applicando le richiamate sanzioni dell'art. 193 cds.

In ogni caso, per effetto del richiamo delle disposizioni del titolo VI del cds, operato dall'art. 122, comma 1-quater, quarto periodo, del cap trova applicazione, anche per le violazioni previste dal medesimo art. 122, il procedimento sanzionatorio del codice della strada relativo, ad esempio, alla notifica delle violazioni, alle modalità di pagamento delle sanzioni, alla disciplina di ricorsi e opposizioni, alla devoluzione dei proventi delle sanzioni, ecc.