

crocevia

IL NUOVO VOLTO DELLA POLIZIA LOCALE



4 2019

aprile

CIRCOLAZIONE STRADALE

La circolazione in regime di prova dei veicoli con targa estera

PERSONALE

Articolazione dell'orario di lavoro e CCNL 21 maggio 2018

IN PRATICA

Circolazione veicoli esteri: questioni operative non risolte



La circolazione in regime di prova dei veicoli con targa estera

di Raffaele Chianca e Gianluca Fazzolari

Nell'ordinamento nazionale la circolazione di un veicolo in regime di "prova" è regolata dal d.P.R. 474/2001 (Regolamento di semplificazione del procedimento di autorizzazione alla circolazione di prova dei veicoli. In G.U. 30 gennaio 2002) e dall'articolo 98 del codice della strada.

In buona sostanza è consentita la circolazione di prova per i veicoli che circolano su strada per esigenze connesse con: prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento.

Sono autorizzati i seguenti soggetti:

- le fabbriche costruttrici di veicoli a motore e di rimorchi, i loro rappresentanti, concessionari, commissionari e agenti di vendita, i commercianti autorizzati di tali veicoli, ivi comprese le aziende che esercitano attività di trasferimento su strada di veicoli non ancora immatricolati da o verso aree di stoccaggio e per tragitti non superiori a 100 chilometri, nonché gli istituti universitari e gli enti pubblici e privati di ricerca che conducono sperimentazioni su veicoli;

Principali riferimenti normativi

- ✓ Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474;
- ✓ Accordo bilaterale tra la Repubblica Italiana e la Repubblica di San Marino del 1° maggio 1995;
- ✓ Accordo bilaterale tra la Repubblica Italiana e la Repubblica Federale di Germania del 1° gennaio 1994;
- ✓ Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e s.m.i.;
- ✓ Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale dell'8 novembre 1968;
- ✓ MIT circolare prot. n. 12978 del 30 maggio 2018;
- ✓ MI nota n. 300/A/2689/18/105/20/3 del 30 marzo 2018;
- ✓ MI circolare 300/A/4341/18/105/20/3 del 30 maggio 2018;
- ✓ MI circolare n. 300/A/352/13/111/57/6 dell'11 gennaio 2013;
- ✓ MIT circolare prot. n. 39422 del 9 maggio 2008;
- ✓ MI circolare n. 300/A/3/44559/123/2/27/3 del 16 giugno 2004;
- ✓ MIT circolare prot. n. 4612/M350 del 8 marzo 2004;
- ✓ MIT circolare prot. n. 4699/M363 del 4 febbraio 2004;
- ✓ MI circolare n. 300/A/44559/123/2/27/3 del 31 ottobre 2003;
- ✓ MIT circolare prot. n. 04699/M363 del 1° dicembre 1999.

Bibliografia

- R. CHIANCA - G. FAZZOLARI, *Il controllo dei veicoli unionali e stranieri*, Maggioli Modulgrafica.
- F. F. PITTALUGA - G. FAZZOLARI, *Ammissione temporanea di veicoli per il trasporto terrestre*, in "Crocevia", n. 6/2016.
- G. FAZZOLARI, *Importazione di veicoli stranieri Depenalizzazione cieca e nuove frontiere del contrabbando*, "il Centauro", n. 195/2016.
- R. CHIANCA - G. FAZZOLARI, *Targhe prova estere*, "il Centauro", n. 184/2015.
- G. FAZZOLARI, *Circolazione e controllo dei veicoli con targa prova*, "Crocevia", n. 3/2015.
- G. FAZZOLARI, *Gli accertamenti esteri per l'individuazione dell'intestatario del veicolo*, "Crocevia", n. 7/8 2014.
- R. CHIANCA - G. FAZZOLARI, *Ora c'è EUCARIS e tutto sarà più facile*, "il Centauro", n. 177/2014.

- le fabbriche costruttrici di carrozzerie e di pneumatici;
- le fabbriche costruttrici di sistemi o dispositivi di equipaggiamento di veicoli a motore e di rimorchi, qualora l'applicazione di tali sistemi o dispositivi costituisca motivo di aggiornamento della carta di circolazione ai sensi dell'articolo 236 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, i loro rappresentanti, concessionari, commissionari e agenti di vendita, i commercianti autorizzati di veicoli allestiti con tali sistemi o dispositivi di equipaggiamento;
- gli esercenti di officine di riparazione e di trasformazione, anche per proprio conto.

Con **nota n. 300/A/2689/18/105/20/3 del 30 marzo 2018**, in merito alla circolazione di veicoli su strada muniti di targa prova, il Ministero dell'interno forniva alcune indicazioni operative; secondo il Dicastero dell'interno, infatti, a fronte di una interpretazione oggettivamente restrittiva da parte di alcuni uffici di polizia stradale dell'articolo 1, comma 1, lettere a), b), c) e d), del d.P.R. n. 474/2001, ai titolari dell'autorizzazione alla circolazione di prova non sarebbe consentito l'utilizzo della targa PROVA al fine di porre in circolazione, per esigenze connesse alle attività economiche esercitate, veicoli già immatricolati quando sprovvisti garanzia R.C. Auto o per i quali è stato omesso il periodico controllo tecnico ex art. 80, codice della strada. Stante tale orientamento interpretativo, per altro già in larga parte recepito in alcune aree del Paese dagli organismi di polizia stradale, non si è certo fatta attendere l'azione repressiva tanto da far scendere in campo le organizzazioni di categoria legate al mondo dell'autoriparazione e del commercio di veicoli.

Nel frattempo, non si può sottacere l'indirizzo, consolidato nella prassi quotidiana, del dicastero delle infrastrutture e trasporti che, in un passaggio della **circolare prot. n. 4699/M363 del 4 febbraio 2004** – tutt'ora vigente – testualmente recita:

"L'autorizzazione alla circolazione di prova può essere utilizzata, dai concessionari, commissionari, agenti di vendita e commercianti autorizzati di veicoli a motore e loro rimorchi, sia per i veicoli nuovi, sia per quelli da essi ritirati in permuta, sempre però soltanto per gli scopi previsti".

Con circolare n. 300/A/4341/18/105/20/3 del 30 marzo 2018, tornando sull'argomento, il Ministero dell'interno nel fornire ulteriori specifiche, rammentava come esista una diversità interpretativa sulla questione rispetto alla visione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che, stando a quanto riportato nella citata circolare,

“si è mostrato possibilista nel riconoscere l'utilizzabilità della targa di prova anche su veicoli immatricolati”.

Non trovando in alcun modo la “quadra”, e per dirla tutta, anche su sollecitazione delle associazioni di categoria, i dicasteri interessati (interno ed infrastrutture e trasporti) al fine di sciogliere la diatriba, e giungere ad un'unica reale e definitiva chiave interpretativa, hanno adito il Consiglio di Stato, tant'è che in attesa della pronuncia da parte del massimo organo di consulenza giuridico-amministrativa e di tutela della giustizia nell'amministrazione pubblica, il Dicastero dell'interno, in una sorta di ravvedimento operoso, ha dato indicazioni circa il mantenimento della prassi consolidata, consentendo – *ma forse sarebbe più corretto dire tollerando* – l'uso della targa e dell'autorizzazione di PROVA anche su veicoli già immatricolati e non assicurati.

L'autorizzazione alla circolazione di prova, il cui rilascio è demandato alle articolazioni periferiche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (**art. 1, comma 2, d.P.R. n. 474/2001**), ha validità annuale, ed è utilizzabile per la cir-

colazione di un solo veicolo per volta e deve essere tenuta a bordo dello stesso. Sul veicolo è presente il titolare dell'autorizzazione medesima o un suo dipendente munito di apposita delega ovvero un soggetto in rapporto di collaborazione funzionale con il titolare dell'autorizzazione, purché tale rapporto sia attestato da idonea documentazione e il collaboratore sia munito di delega.

I veicoli muniti di targa PROVA possono liberamente circolare in qualsiasi giorno della settimana, senza limitazioni per le festività, purché sia garantita la finalit  che lega il titolare dell'autorizzazione, alla circolazione di prova, con quel veicolo.

La targa di prova, che deve essere esposta nella parte posteriore del veicolo, trasferibile da veicolo a veicolo insieme con la relativa autorizzazione, reca una sequenza di caratteri alfanumerici corrispondente al numero dell'autorizzazione medesima. Per gli autotreni o autoarticolati, la targa   applicata posteriormente al veicolo rimorchiato.   consentito un unico esemplare della targa per ogni autorizzazione.

La targa   composta, nell'ordine, da due caratteri alfanumerici, dalla lettera “P” e da cinque caratteri alfanumerici. Il fondo della targa   bianco. Il colore dei caratteri e della lettera “P”   nero. I caratteri alfanumerici e la lettera “P” sono realizzati mediante imbutitura profonda $1,4 \pm 0,1$ millimetri di un supporto metallico piano in lamiera di alluminio dello spessore di $1,00 \pm 0,05$ millimetri ricoperto di pellicola retroriflettente autoadesiva. Le misure sono quelle di cui all'immagine in seguito riportata.



Allegato previsto dall'art. 2, comma 2, d.P.R. 474/2001

Dopo questa necessaria premessa, appare persino superfluo rappresentare che la circolazione di PROVA deve avvenire, salvo eccezione che in seguito tratteremo, sul territorio dello Stato, anche perché non si comprende la necessità di “provare” un veicolo all'estero!

Ma come abbiamo appena accennato esistono delle eccezioni che riguardano alcuni Stati con i quali esistono accordi specifici in materia.

In questi casi, a condizione di reciprocità, la circolazione con targa di prova italiana può avvenire anche al di fuori dei confini nazionali per i veicoli destinati a raggiungere, solo ed esclusivamente, il territorio di: **Germania, Austria e Repubblica di San Marino**, Paesi con i quali intercorrono accordi bilaterali per quanto attiene alla circolazione di prova dei veicoli a motore.

Si consideri sempre che l'utilizzo sul territorio nazionale delle targhe prova estere, ovviamente e limitatamente a quelle dei Paesi con i quali intercorrono relazioni di reciprocità, deve essere consentito per gli stessi usi previsti dalla normativa nazionale.

Così anche la **circolare della Direzione Generale della Motorizzazione prot. n. 04699/M363 del 1° dicembre 1999**, che al punto 5) – “Riconoscimento reciproco delle targhe prova con altri stati” – chiarisce che:

“L'Austria, con legge federale del 30.12.1982, ha previsto, tra l'altro, che i veicoli muniti di targa prova italiana sono ammessi alla circolazione in Austria. In considerazione di ciò è stato consentito ai veicoli muniti di targa prova austriaca il transito sul territorio italiano.

L'Italia e la Germania hanno stipulato un accordo bilaterale, entrato in vigore il 1° gennaio 1994, per l'ammissione alla circolazione, ciascuna nel proprio territorio, di veicoli in prova, muniti di documenti rilasciati dall'altro Paese (S.O.G.U. n. 87 del 15.4.1994). Analogo accordo è stato stipulato, con decorrenza 1° maggio 1995, con la Repubblica di San Marino (S.O.G.U. n. 164 del 15.7.1995)”.

Vediamo meglio di cosa si tratta.

AUSTRIA

Analogamente a quanto avviene nel nostro Paese, la targa di prova (*das Probefahrtenkennzeichen*) in Austria può esse-

re rilasciata per i viaggi di prova, di dimostrazione o di collaudo di un veicolo.

A differenza della targa standard d'immatricolazione, la targa di prova austriaca ha una scritta bianca su fondo blu.



L'Austria, con legge federale del 30 dicembre 1982, ha previsto, tra l'altro, che i veicoli muniti di targa prova italiana sono ammessi alla circolazione in Austria. In considerazione di ciò è stato consentito ai veicoli muniti di targa prova austriaca il transito sul territorio italiano.

GERMANIA

Per quanto attiene all'accordo bilaterale stipulato tra il nostro Paese e la Germania, concernente la circolazione per viaggi di prova, trasferimento e collaudo, entrato in vigore dal 1° gennaio 1994, i due Paesi hanno ammesso a circolare sul proprio territorio i veicoli muniti delle rispettive targhe di prova. A condizione di reciprocità, e in virtù del citato accordo bilaterale tra l'Italia e la Germania, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 87 del 15 aprile 1994, i veicoli tedeschi in circolazione di prova nel territorio del nostro Paese devono essere muniti di una targa prova, anche conosciuta come “TARGA ROSSA”.



La targa prova è costituita da un supporto metallico analogo, per dimensioni e foggia, a quello delle targhe di “immatricolazione ordinaria” tedesche, con la sostanziale differenza legata ai caratteri alfanumerici che la compongono ed alla bordatura che è realizzata in tinta di colore rosso su fondo bianco.

Emessa dall'Ufficio immatricolazioni, in analogia a quanto avviene per le targhe prova italiane, è rilasciata agli operatori del settore legati alla commercializzazione, collaudo e riparazione dei veicoli, siano essi produttori, concessionari, carrozzieri ecc. Contestualmente al rilascio della TARGA ROSSA, è emesso un documento a più pagine ove

l'intestatario trascrive i dati identificativi del veicolo su cui la targa viene apposta. Dal 1° maggio 1998 questo tipo di targa non è più rilasciata ai privati i quali, per motivi di prova, possono usufruire esclusivamente della targa temporanea di breve termine denominate **Kurzzeitkennzeichen** (valida 5 giorni, con banda gialla).

Questa targa viene tuttora rilasciata dall'ufficio immatricolazioni germanico e può essere equiparata a tutti gli effetti alla targa prova italiana. La targa è accompagnata da un documento di circolazione a più pagine ove l'intestatario trascrive i dati del veicolo sul quale intende apporla. In particolare, si tratta di caratteri rossi su fondo bianco, in metallo, bordatura rossa – in alto a sinistra il simbolo della comunità europea e sotto la sigla (D), seguono 1/3 lettere che indicano il distretto dove è stata rilasciata la targa, segue un sigillo, cinque numeri, (le prime due cifre sempre 06).

Lo stesso modello viene rilasciato ai veicoli storici, in questo caso le prime due cifre saranno 07.

Con accordo bilaterale entrato in vigore il 1° gennaio 1994 Germania e Italia hanno reciprocamente ammesso a circolare sul proprio territorio, per viaggi di prova, collaudo e trasferimento i veicoli con TARGA PROVA italiana e quelli tedeschi con TARGA ROSSA (S.O.G.U. n. 87 del 15.4.1994).

N.B. dal 1° maggio 1998 questo tipo di targa (TARGA ROSSA) NON viene rilasciata a privati, i quali, per lo stesso utilizzo, e in sostituzione della stessa, possono richiedere una targa TEMPORANEA.

Va chiarito che con **circolare del Ministero dell'interno, Servizio Polizia Stradale, n. 300/A/3/44559/123/2/27/3 del 16 giugno 2004**, invertendo completamente il precedente orientamento riferito alla circolare n. 300/A/44559/123/2/27/3 del 31 ottobre 2003, acquisiti i necessari chiarimenti con le autorità germaniche ed accolto il parere tecnico espresso dal Ministero delle infrastrutture e trasporti, ha reso noto che i veicoli provenienti dalla Germania con targhe TEMPORANEE di breve termine denominate **Kurzzeitkennzeichen** (valida 5 giorni, con banda gialla) devono ritenersi ammessi alla circolazione sul territorio nazionale poiché, a decorrere dal 1° gennaio 1998, dette targhe hanno sostituito le TARGHE ROSSE di prova per uso singolo, destinate ai privati.

Lo stesso NON vale per le targhe denominate **Ausfuhr-**

kennzeichen, in quanto si tratta di targhe di esportazione che nulla hanno a che vedere con il regime di circolazioni di prova.

Temporanea di breve termine e prova
Kurzzeitkennzeichen



Temporanea, turistica, esportazione
Ausfuhrkennzeichen



REPUBBLICA DI SAN MARINO

L'Italia e la Repubblica di San Marino hanno stipulato un accordo bilaterale, entrato in vigore il 1° maggio 1995, pubblicato nel Supplemento Ordinario della Gazzetta Ufficiale n. 164 del 15 luglio 1995, per l'ammissione alla circolazione, ciascuna nel proprio territorio, di veicoli in prova, muniti di documenti rilasciati dall'altro Paese.

La targa è trasferibile da veicolo a veicolo ed ha le seguenti caratteristiche: fondo bianco con caratteri neri, a sinistra lo stemma dello stesso tipo delle targhe ordinarie.



Quella precedente, per gli autoveicoli, dimensioni in altezza mm. 200, in larghezza mm. 275, colore fondo grigio per la rifrangente, stemma colore bleu scuro con bordo rosso, sigla RSM e numero di immatricolazione colore bleu scuro e la scritta prova in colore rosso; per i motoveicoli dimensioni in altezza mm. 165, in larghezza mm. 165, colori e scritte come per gli autoveicoli.

Da quanto precede è facilmente desumibile che la targa di prova, fatte salve le indicate eccezioni che riguardano i Paesi con cui l'Italia ha intessuto rapporti di reciprocità, **non può mai essere utilizzata per la circolazione di qualsivoglia veicolo, radiato o non, oltre i confini nazionali.**

È necessario essere estremamente precisi e perentori in tal senso anche perché, ormai, in un'affannosa rincorsa a chi la spara più grossa, se ne sentono di tutti i colori... l'ultima segnalazione riguarderebbe il caso di un veicolo radiato in Italia che circola sul territorio nazionale con targa prova Slovena diretto in Spagna... insomma il delirio totale, poiché tutti, ma proprio tutti, senza conoscere minimamente la materia e, soprattutto, guardandosi bene dal coordinare i contenuti dei trattati internazionali con le norme interne, si sentono in dovere di dispensare "pillole" di saggezza, di cui francamente faremmo volentieri a meno.

A tal proposito, corre l'obbligo di dare conto di diverse opinioni di alcuni autori i quali ritengono (erroneamente) che gli accordi di reciprocità stipulati con alcuni Stati non debbono indurre a ritenere che le autorizzazioni alla circolazione di prova, rilasciate in Italia così come in altri Paesi, abbiano necessariamente una validità limitata all'ambito territoriale dello Stato che le ha emesse.

Al contrario, si ritiene che laddove vengano rispettati taluni criteri minimi, la circolazione "internazionale" di prova deve ritenersi sempre ammessa in tutti gli Stati aderenti alla Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale dell'8 novembre 1968 (pubblicata in S.O.G.U. n. 174 del 27 luglio 1995).

Infatti, ai sensi degli artt. 35 e 36 della citata Convenzione, ciascuna parte contraente è tenuta a consentire la circolazione sul proprio territorio dei veicoli immatricolati, anche temporaneamente, nel territorio di un'altra parte contraente, a condizione che i veicoli stessi siano muniti di targhe e di un documento di circolazione e che siano rispettati alcuni **requisiti minimi**:

- il documento di circolazione deve contenere il numero e la data di immatricolazione, il nome e il domicilio del titolare del documento, il nome o il marchio del costruttore del veicolo e il numero di telaio, nonché il periodo di validità quando l'immatricolazione sia temporanea;

- la targa deve essere composta da caratteri numerici o alfanumerici. Non sembra, pertanto, potersi dubitare che l'autorizzazione alla circolazione di prova rilasciata dallo Stato italiano e la relativa targa di prova soddisfino i requisiti richiesti dalle norme internazionali.

Considerazioni, quelle appena indicate che non possono essere in alcun modo condivise, e che non devono essere prese in considerazione per il sol fatto che il capitolo III del **trattato di Vienna dell'8 novembre 1968** sulla circolazione stradale, recante *"Condizioni per l'ammissione degli autoveicoli e dei rimorchi alla circolazione internazionale"*, si schiude con l'**articolo 35**, che tratta della immatricolazione, andando a fissare puntualmente la regolamentazione generale poi trasfusa, per recepimento, negli ordinamenti dei Paesi firmatari la Convenzione, senza riferimento alcuno all'ipotizzata *"circolazione internazionale di prova"*!

Difatti, **un veicolo in circolazione in regime di "PROVA" non può essere certamente considerato in circolazione internazionale né, tantomeno, in temporanea o definitiva importazione.** Per altro, non si comprende la necessità di stipulare specifici accordi in tal senso se si considera ammissibile una circolazione di prova anche in Stati diversi da quello che ha rilasciato l'autorizzazione.

In siffatti frangenti NON bisogna fare confusione tra la circolazione di prova, ammessa in Italia esclusivamente per i Paesi con cui intercorrono gli specifici accordi di cui si è detto, e la circolazione di veicoli muniti di targhe temporanee o di targhe provvisorie per esportazione da chiunque emesse, a patto che si tratti di veicoli in "ingresso" sul territorio nazionale, ossia provenienti da oltre confine (*il riferimento ad esempio è quello ben delineato con circolare interministeriale – infrastrutture e trasporti ed interno – n. 954 e n. 300/A/352/13/111/57/6 dell'11 gennaio 2013 in ordine all'uso ed abuso di impronte temporanee tedesche*); ovvero di veicoli presenti sul territorio nazionale che, *"... per recarsi ai transiti di confine per l'esportazione, per partecipare a riviste prescritte dall'autorità militare, a mostre o a fiere autorizzate di veicoli nuovi ed usati, per i quali non è stata pagata la tassa di circolazione..."* vengono muniti di foglio di via e targa provvisoria ex art. 99 codice della strada.



In ordine a siffatta ultima condizione, la Direzione Generale della Motorizzazione con circolare 4612/M350 dell'8 marzo 2004 si è espressa, evidenziando che la validità del foglio di via e della relativa targa provvisoria non può ritenersi limitata alla sola circolazione sul territorio italiano sino al confine di Stato, bensì per tutto il tragitto complessivamente necessario per il raggiungimento della destinazione all'estero.

Infatti, in questi casi, – e solo in questi, e giammai rispetto alle autorizzazioni di PROVA – ai sensi degli art. 35 e 36 della Convenzione sulla circolazione stradale, adottata a Vienna l'8 novembre 1968 (in S.O.G.U. n. 174 del 27 luglio 1995), ciascuna Parte contraente è tenuta a consentire la circolazione sul proprio territorio dei veicoli immatricula-

ti (anche temporaneamente) nel territorio di un'altra Parte contraente, a condizione che i veicoli stessi siano muniti di targhe e di un documento di circolazione.

Riguardo al documento di circolazione, debbono essere rispettate talune condizioni minime, quali l'indicazione del numero di immatricolazione, la data di immatricolazione, il nome e il domicilio del titolare del documento, il nome o il marchio del costruttore dei veicoli e il numero di telaio, nonché il periodo di validità quando l'immatricolazione sia temporanea.

Al riguardo, non v'è dubbio che il foglio di via e la relativa targa provvisoria, rilasciati ai sensi dell'art. 99 codice della strada, soddisfino appieno i descritti requisiti.

Ciò posto, al fine di evitare ulteriori disagi per l'utenza, la Direzione Generale della Motorizzazione ha dato disposizioni affinché gli Uffici Motorizzazione Civile rilascino, in aggiunta al foglio di via (corrispondente al foglio n. 3 del modello TT 2119) una attestazione, redatta su carta intestata dell'Amministrazione e di modello conforme all'allegato alla circolare.

Pur garantendo la massima affidabilità riguardo al contenuto di quanto precede, gli autori non rispondono dei danni derivanti dall'uso dei dati e delle notizie ivi contenute. Quanto precede rispecchia esclusivamente l'interpretazione degli autori, e non impegna in modo alcuno l'Amministrazione dello Stato da cui uno di essi dipende.