

DIREZIONE SICUREZZA URBANA
Corpo di Polizia Locale

CIRCOLARE n. 19
11 dicembre 2024

Oggetto: **Modifiche al Codice della Strada.
Legge 25 novembre 2024 n. 177.**

Con la legge n. 177 del 25 novembre 2024 (G.U. n. 280 del 29/11/2024) recante *“Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285”*, in vigore dal quindicesimo giorno successivo alla pubblicazione, ossia dal 14/12/2024, sono state modificate numerose disposizioni in tema di circolazione stradale contenute nel Codice della Strada, nel Codice Penale e in leggi speciali.

In questa circolare sono sinteticamente rassegnate le nuove disposizioni, ordinate per aree tematiche, ricalcando la successione dei titoli e dei relativi capi seguita nella nuova legge. Sono state escluse dall'esposizione le norme di minore interesse sotto il profilo operativo in relazione alle attività di polizia stradale (a titolo puramente esemplificativo: la modifica dell'art. 230 del Codice della Strada, in tema di Educazione Stradale, e dell'art. 27 della Legge 689/81, in tema di Esecuzione Forzata, limitatamente alle sanzioni conseguenti alle violazioni previste dal Codice della Strada), rinviando per esse alla diretta lettura del testo normativo. Come di consueto, la circolare è accompagnata dal testo integrale delle norme modificate (allegato 2).

Le indicazioni di carattere operativo fornite in questa circolare devono peraltro essere considerate quali elementi di prima applicazione della nuova norma, nelle more delle specifiche disposizioni ministeriali di successiva emanazione.

1. Guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti

L'art. 1 della legge aggiunge all'art. 186 CdS i commi 9-ter e 9-quater che prevedono specifiche annotazioni sulla patente e l'incremento delle sanzioni, penali e amministrative, in relazione all'obbligo di utilizzo del dispositivo *“alcolock”* di cui si dirà più sotto.

Lo stesso art. 1 introduce inoltre modifiche relevantissime all'art. 187 CdS. Il primo elemento di novità è costituito dall'eliminazione *tout-court* dello *“stato di alterazione psico-fisica”*, condizione finora richiesta per la sussistenza del reato in argomento (la rubrica novellata dell'art. 187 è ora *Guida dopo l'assunzione di sostanze stupefacenti*). Conseguentemente, da ora, basterà il solo esito positivo degli accertamenti relativi all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ad integrare l'ipotesi di reato di cui all'art. 187 CdS.

Ulteriori modifiche – con la sostituzione del comma 2-bis dell'art. 187 – riguardano la procedura di accertamento dell'assunzione di sostanze. In sede di controllo stradale, l'esecuzione del prelievo di

materiale organico da sottoporre a successivo esame tossicologico di laboratorio non è più assegnata a personale sanitario, come previsto finora, ma agli stessi organi di polizia stradale. Il campionamento è ora costituito esclusivamente da *“fluido del cavo orale”* e non più da mucosa. L'esecuzione della nuova procedura, tuttavia, troverà applicazione solo successivamente all'adozione di apposite direttive ministeriali.

Di particolare rilievo operativo è anche l'aggiunta al comma 5-bis dell'art. 187 che prevede ora, nell'immediatezza del controllo, nei casi in cui la verifica preliminare di cui al comma 2 (c.d. “pre-test”) abbia dato esito positivo, ma non siano ancora disponibili le certificazioni tossicologiche di laboratorio, indipendentemente dallo stato psico-fisico del conducente, che l'organo procedente possa non soltanto procedere al ritiro della patente di guida, come già previsto, ma, qualora si determini in tal senso, impedire immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo. La stessa disposizione prevede altresì le modalità di affidamento del veicolo e l'attribuzione al conducente degli eventuali oneri di recupero e custodia.

Di rilevante interesse operativo anche le disposizioni di cui al nuovo comma 5-ter dell'art. 187 che, nei casi in cui la verifica preliminare di cui al comma 2 abbia dato esito positivo, ma per qualsiasi motivo non sia possibile procedere agli ulteriori accertamenti necessari ad integrare il reato in argomento, attribuiscono comunque all'organo procedente la facoltà di impedire immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo, con le stesse modalità previste nel comma precedente. In questi casi, il prefetto, a seguito di comunicazione da parte dello stesso organo procedente, disporrà i provvedimenti amministrativi previsti nelle stesse disposizioni.

Sotto il distinto profilo della responsabilità penale a carico del conducente di veicolo a motore che *“in stato di (...) alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope”* cagioni per colpa la morte di una persona (art. 589-bis c.p.) o lesioni personali gravi o gravissime (art. 590-bis c.p.), il comma 2 dell'art. 1 della legge ha eliminato il riferimento all'art. 187 CdS, finora presente in tali disposizioni. In assenza del richiamo all'art. 187 CdS, dunque, per integrare detti reati, permane la necessità della sussistenza della condizione di alterazione psicofisica. In questi casi, quindi, sotto il profilo operativo, non sarà ancora sufficiente l'accertamento dell'assunzione di sostanze (come previsto ora dal novellato art. 187), ma dovrà essere accertata anche l'eventuale attualità di tale assunzione.

2. Abbandono di animali

L'art. 2 della legge interviene sulle disposizioni penali in materia di abbandono di animali, modificando l'art. 727 c.p. In relazione allo stesso reato sono stati modificati anche gli articoli 589-bis e 590-bis del c.p.

All'art. 727 c.p., primo comma, viene introdotta l'aggravante dell'abbandono di animali quando il fatto avviene su strada o nelle relative pertinenze, con la previsione di un aumento della pena di un terzo.

Con l'introduzione del nuovo terzo comma viene inoltre stabilito che, all'accertamento dello stesso reato, se commesso mediante l'uso di veicoli, consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi a un anno.

Con le modifiche apportate agli articoli 589-bis e 590-bis viene stabilito che, quando dall'abbandono di animali, sulla strada o nelle relative pertinenze, consegue un incidente stradale che abbia cagionato la morte o lesioni personali, a colui che ha abbandonato l'animale, si applicano le pene previste rispettivamente per l'omicidio stradale o per le lesioni personali.

3. Alcolock

L'art. 3 della legge modifica l'art. 125 CdS introducendo tra i codici unionali che possono essere inseriti nelle patenti rilasciate in Italia – nuovo comma 3-ter dell'art. 125 – i due seguenti:

- LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 68. Niente alcool
- LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo *alcolock* conformemente alla norma EN 50436

Dall'entrata in vigore di un decreto ministeriale di successiva emanazione, i titolari di patenti recanti tali codici potranno condurre veicoli delle categorie M e N solo se in questi ultimi sia installato e funzionante un dispositivo che impedisca l'avviamento del motore nel caso in cui il tasso alcolemico del conducente sia superiore a zero.

Il nuovo comma 3-quater dell'art. 125 prevede l'applicazione delle sanzioni, principale ed accessoria, previste rispettivamente ai commi 3 e 5 dello stesso articolo, nei casi in cui la circolazione avvenga in condizioni diverse da quelle prescritte dal codice unionale riportato sulla patente ossia in presenza di un tasso alcolemico maggiore di zero. Potrà concorrere con la suddetta violazione, con l'applicazione delle sanzioni degli stessi commi 3 e 5 raddoppiate, la violazione per la guida di veicoli sprovvisti del dispositivo o con dispositivo alterato, manomesso, non funzionante o con sigilli rimossi. Incidentalmente, è opportuno segnalare che il "Codice 68. Niente alcool" è un codice unionale già in uso, che dunque può già essere isolatamente presente su patenti di guida a seguito di provvedimenti diversi da quelli conseguenti alla condanna penale prevista ora dal comma 9-ter dell'art. 186. In questi casi, la violazione della prescrizione non sarà sanzionata ai sensi del comma 3-quater, ma ai sensi del comma 3-bis dello stesso art. 125.

Nel caso in cui il conducente abbia un tasso alcolemico superiore a 0,5 g/l, ferma restando l'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 125 appena viste, le sanzioni per le violazioni di cui all'art. 186 comma 2, lettere a), b) e c), sono aumentate di un terzo. Sono invece raddoppiate nel caso in cui il dispositivo di blocco sia stato alterato o manomesso ovvero siano stati rimossi o manomessi i relativi sigilli.

4. Sospensione della patente di guida

L'art. 4 della legge introduce una novità particolarmente rilevante e di relativa complessità, sotto il profilo procedurale, costituita dall'inserimento nel Codice del nuovo art. 218-ter, rubricato "*Sospensione della patente in relazione al punteggio*".

Il nuovo articolo 218-ter, comma 1, prevede l'applicazione della sanzione accessoria della sospensione della patente, oltre alla sanzione pecuniaria principale già prevista, per una serie di violazioni che fino ad ora non la prevedevano. Tuttavia, l'applicazione della sospensione della patente prevista in questo nuovo articolo, con il conseguente ritiro del documento ai sensi dell'art. 218, comma 1, CdS, ha soltanto carattere eventuale, trovando applicazione solo qualora il punteggio attribuito alla patente posseduta dal trasgressore sia inferiore a 20 punti.

Le violazioni del Codice soggette alla sanzione accessoria prevista dall'art. 218-ter sono le seguenti:

- a) articolo 6, comma 4, lettera b), per le violazioni concernenti il mancato rispetto dei segnali di senso vietato e di divieto di sorpasso;*
- b) articolo 143, comma 11 (circolazione contromano);*
- c) articolo 145, comma 10 (mancata precedenza);*
- d) articolo 146, comma 3 (mancato rispetto delle segnalazioni del semaforo o dell'agente del traffico che vietino la marcia);*
- e) articolo 147, comma 5 (violazione delle disposizioni sul comportamento ai passaggi a livello);*
- f) articolo 148, comma 9-bis e comma 15, per la violazione dei commi 2, 3, 8 (sorpasso a destra, eccetto i casi in cui è consentito, e sorpasso effettuato senza rispettare le prescritte regole di comportamento nei confronti di altri veicoli, di tram e di velocipedi);*
- g) articolo 149, comma 5 (mancato rispetto della distanza di sicurezza, quando derivi una collisione con grave danno ai veicoli tale da determinare l'applicazione della revisione);*
- h) articolo 154, comma 7, e comma 8, per la violazione dei commi 1 e 3 (inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve e dossi / manovre relative a cambi di direzione o corsia, immissione nel flusso della circolazione, inversione del senso di marcia, retromarcia, svolta o sosta effettuate senza le prescritte cautele e regole di esecuzione);*
- i) articolo, 171, comma 2 (mancato uso o uso irregolare del casco protettivo, per i conducenti e passeggeri di ciclomotori e motoveicoli);*
- l) articolo 172, commi 10 e 11 (mancato uso delle cinture di sicurezza, dei sistemi di ritenuta per bambini o del dispositivo di allarme anti-abbandono, o ne altera o ostacola il normale funzionamento);*
- m) articolo 173, comma 3-bis (uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili notebook, tablet e dispositivi analoghi);*
- n) articolo 174, commi 6, 7, terzo periodo e 11, ultimo periodo (per i conducenti di autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose: superamento dei periodi di guida stabiliti di oltre il 20 per cento rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida ovvero minimo del tempo di riposo / mancato rispetto per oltre il 20 per cento del limite massimo di durata dei periodi di guida settimanale prescritti o del limite minimo dei periodi di riposo settimanale prescritti / circolazione durante il periodo in cui al conducente sia stato intimato di non proseguire il viaggio per violazione dei periodi di guida o mancato rispetto dei periodi di riposo, giornalieri e settimanali, indipendentemente dall'entità della violazione accertata);*
- o) articolo 176, commi 1, lettera b), 2, lettera a), 5, 7 e 8 (inosservanza delle norme di circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, ovvero effettuare la retromarcia, anche sulle corsie per la sosta di emergenza, fatta eccezione per le manovre necessarie nelle aree di servizio o di parcheggio / inosservanza dell'obbligo di impegnare la corsia di accelerazione per immettersi sulla corsia di marcia, nonché di dare la precedenza ai veicoli in circolazione su quest'ultima corsia / fermata o sosta sulle carreggiate, sulle rampe e sugli svincoli, fuori dei casi di emergenza dovuti a malessere degli occupanti del veicolo o inefficienza di questo, e mancato rispetto dell'obbligo, in tali casi, di portare il veicolo nel più breve tempo possibile sulla corsia per la sosta di emergenza o, mancando questa, sulla prima piazzola nel senso di marcia, evitando comunque qualsiasi ingombro delle corsie di scorrimento / mancata accensione, durante la sosta e la fermata di notte, in caso di visibilità limitata, delle luci di posizione e degli altri dispositivi di segnalazione visiva prescritti, fermo restando, ove questi siano mancanti o insufficienti, l'obbligo di presegnalarsi con il segnale mobile di pericolo / mancato rispetto dell'obbligo di collocare il segnale mobile di pericolo qualora la natura del guasto renda impossibile spostare il veicolo sulla corsia o sulla piazzola d'emergenza, oppure allorché il veicolo sia costretto a fermarsi su tratti privi di tali appositi spazi, oppure durante la sosta*

sulla banchina di emergenza, di notte o in ogni altro caso di limitata visibilità, qualora siano inefficienti le luci di posizione);

p) articolo 186-bis, comma 2 (per i conducenti di età inferiore a 21 anni e i conducenti nei primi tre anni dal conseguimento della patente B, i conducenti che esercitano attività di trasporto di persone o cose, i conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate o di autoveicoli con rimorchio che insieme raggiungano la stessa massa, di autobus e di altri autoveicoli per il trasporto di persone con più di otto posti a sedere escluso quello del conducente, nonché di autoarticolati e autosnodati, alla guida dopo aver assunto bevande alcoliche e sotto l'influenza di queste, qualora il tasso alcolemico accertato non sia superiore a 0,5 g/l);

q) articolo 191, comma 4 (mancata precedenza ai pedoni e in generale mancato arresto in caso di attraversamento di persona invalida con ridotte capacità motorie o su carrozzella o non vedente, nonché mancato uso di cautela in presenza di bambini e anziani).

Nei casi elencati, la sospensione della patente – definita dalla stessa disposizione come “sospensione breve” – può avere due distinte durate, di 7 giorni o di 15 giorni, determinate in relazione al punteggio della patente posseduta (comma 2 dell'art.218-ter):

a) per un periodo di sette giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento il conducente risulti in possesso di un punteggio inferiore a venti punti ma pari almeno a dieci punti;

b) per un periodo di quindici giorni, nei casi in cui al momento dell'accertamento il conducente risulti in possesso di un punteggio inferiore a dieci punti.

In aggiunta, il comma 3 dello stesso articolo, prevede che, ferma restando la procedura di ritiro della patente nei casi di applicazione dei provvedimenti di sospensione di natura giurisdizionale (art. 222 CdS) o amministrativa (art. 223 CdS) in presenza di danni a persone derivanti da violazioni alle suddette disposizioni, la durata della sospensione di 7 o di 15 giorni “è raddoppiata quando il conducente abbia provocato un incidente stradale, compreso il caso in cui tale evento consista nella fuoriuscita dalla sede stradale senza coinvolgimento di altre persone o cose diverse dal conducente e dal suo veicolo”.

A chiusura del quadro sanzionatorio stabilito dall'art. 218-ter, il comma 9 prevede che nell'ipotesi di recidiva della violazione della stessa disposizione nel corso del biennio, qualora, in quel caso, la disposizione già preveda la sospensione della patente, quest'ultima trova applicazione in luogo della sospensione breve. A questi casi sono riconducibili le recidive delle violazioni agli articoli di cui alle lettere: c) art. 145, comma 10; d) art. 146, comma 3; e) art. 147, comma 5; f) art. 148, limitatamente alla violazione del comma 3, sanzionato dal comma 15; g) art. 149, comma 5; l) art. 172, comma 10; m) art. 173, comma 3-bis.

Quest'ultima disposizione necessita di un ulteriore approfondimento. Lo stesso art. 4 della legge ha aggravato le sanzioni previste per la violazione del comma 3-bis dell'art. 173 (uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili notebook, tablet e dispositivi analoghi) che passano dalla forcella edittale finora stabilita (da euro 165 a euro 660), a quella che va da euro 250 a euro 1.000 (PMR = euro 250; PRMS 30% non ammesso). In aggiunta, finora non era prevista, si applica la sanzione accessoria della sospensione della patente da 15 giorni a 2 mesi. In caso di recidiva della violazione nel biennio, la forcella della sanzione principale è ora stabilita da euro 350 a euro 1.400 (PMR = euro 350; PRMS 30% non ammesso), con la sanzione accessoria della sospensione della patente da 1 a 3 mesi. Anche la decurtazione di punti sulla patente, prevista finora in 5 punti in tutte le ipotesi di illecito di cui all'art. 173, è stata rideterminata: la violazione per la mancanza di lenti o di determinati apparecchi prescritti durante la guida (comma 3) è associata ora

a una decurtazione di 8 punti; la violazione per l'uso durante la marcia di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili notebook, tablet e dispositivi analoghi (comma 3-bis, primo periodo), è associata a una decurtazione di 5 punti (invariata rispetto ad ora); la reiterazione di quest'ultima violazione nel biennio (comma 3-bis, secondo periodo) è associata ora a una decurtazione di 10 punti.

Alla luce delle modifiche appena illustrate, dunque, l'accertamento della violazione di cui alla lettera m) dell'elenco sopra riportato, prevede l'applicazione della sanzione accessoria della sospensione (ordinaria) della patente già all'accertamento del primo illecito. A questa violazione però la stessa legge ha associato anche una sanzione accessoria aggravata, attuata secondo la specifica procedura di cui si dirà più avanti.

La sospensione breve si applica anche ai titolari di patenti rilasciate all'estero, considerando a tale fine l'attribuzione degli eventuali punti di penalizzazione inseriti nell'apposita banca dati del MIT. Si applica la sospensione di 7 giorni se risulta un punteggio compreso tra 1 e 10 punti e di 15 giorni se il punteggio è superiore a 10 punti (comma 4 della legge).

Il quadro sanzionatorio fin qui descritto è accompagnato da specifiche disposizioni procedurali di diretto interesse operativo degli organi di polizia stradale. La procedura di applicazione della sospensione breve è di stretta competenza dell'organo di polizia stradale che ha compiuto l'accertamento secondo le regole di cui ai commi 5, 6 e 7 dello stesso art. 218-ter.

Il comma 5 dell'art. 218-ter fa rinvio all'applicazione dell'art. 218, commi 1 e 2, dal secondo all'ottavo periodo, in quanto compatibili. Il comma 1 è pienamente compatibile: la patente è ritirata dall'agente che ha accertato la violazione; del ritiro è fatta menzione nel VdC; lo stesso agente rilascia permesso provvisorio di guida limitatamente al periodo necessario a condurre il veicolo nel luogo di destinazione indicato dall'interessato, con annotazione sul VdC.

Sotto il profilo procedurale, la differenza sostanziale tra la sospensione ordinaria di cui all'art. 218 e la sospensione breve di cui al nuovo art. 218-ter risiede nel diverso soggetto competente alla trattazione del procedimento che, mentre nel primo caso è il prefetto, nel secondo è lo stesso organo di polizia stradale che ha compiuto l'accertamento. In quest'ultimo caso, infatti, il documento ritirato non sarà trasmesso alla prefettura, ma conservato presso l'ufficio o il comando da cui dipende l'accertatore e restituito all'interessato o a un suo delegato al termine del periodo di sospensione; il periodo di sospensione decorre dal giorno del ritiro; avverso il ritiro è ammessa opposizione presso il Giudice di Pace (art. 218-ter, comma 5). La sospensione breve si applica solo nei confronti dei conducenti identificati al momento della violazione; se il ritiro della patente non è avvenuto, il periodo di sospensione decorre comunque dalla data di contestazione o di notificazione del VdC (art. 218-ter, comma 6). La sospensione breve è annotata nell'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida a cura dell'ufficio o del comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione (art. 218-ter, comma 7).

Il rinvio all'applicazione del comma 2, dal secondo all'ottavo periodo, dell'art. 218, in quanto compatibili, fornisce le indicazioni procedurali necessarie all'ottenimento, da parte dell'interessato, di un permesso di guida nel periodo di applicazione della sospensione. Per immediata disponibilità, si trascrive il predetto comma 2, dal secondo all'ottavo periodo, come modificato (in grassetto) dalla stessa legge in oggetto (tra parentesi il numero del periodo):

"(2) Entro il termine di quindici giorni dal ritiro, il conducente a cui è stata sospesa la patente, solo nel caso in cui dalla commessa violazione non sia derivato un incidente, può presentare istanza al prefetto intesa ad ottenere un permesso di

guida, per determinate fasce orarie, e comunque di non oltre tre ore al giorno, adeguatamente motivato e documentato per ragioni di lavoro, qualora risulti impossibile o estremamente gravoso raggiungere il posto di lavoro con mezzi pubblici o comunque non propri, ovvero per il ricorrere di una situazione che avrebbe dato diritto alle agevolazioni di cui all'articolo 33 della legge 5 febbraio 1992, n. 104. (3) Il prefetto, nei quindici giorni successivi, emana l'ordinanza di sospensione, indicando il periodo al quale si estende la sospensione stessa. (4) Tale periodo, nei limiti minimo e massimo fissati da ogni singola norma, è determinato in relazione all'entità del danno apportato, alla gravità della violazione commessa, nonché al pericolo che l'ulteriore circolazione potrebbe cagionare. (5) Tali due ultimi elementi, unitamente alle motivazioni dell'istanza di cui al secondo periodo ed alla relativa documentazione, sono altresì valutati dal prefetto per decidere della predetta istanza. (6) Qualora questa sia accolta, il periodo di sospensione è aumentato di un numero di giorni pari al doppio delle complessive ore per le quali è stata autorizzata la guida, arrotondato per eccesso. (7) L'ordinanza, che eventualmente reca l'autorizzazione alla guida, determinando espressamente fasce orarie e numero di giorni, è notificata immediatamente all'interessato, che deve esibirla ai fini della guida nelle situazioni autorizzate. (8) L'ordinanza è altresì comunicata, per i fini di cui all'articolo 226, comma 11, all'anagrafe degli abilitati alla guida."

Le suddette disposizioni vanno dunque interpretate alla luce di quelle dell'art. 218-ter. La figura del prefetto è sostituita da quella dell'organo di polizia stradale procedente; il tempo di quindici giorni successivi alla richiesta riconosciuto al prefetto per la propria decisione appare evidentemente incoerente con i tempi previsti per la sospensione breve: deve ritenersi che il riscontro alla richiesta da parte dell'interessato, non possa tardare oltre il primo giorno non festivo successivo alla richiesta stessa; il riscontro alla richiesta, se positivo, non sarà evidentemente nella forma dell'ordinanza, ma più semplicemente in quella del permesso. Il rilascio del permesso compete al responsabile dell'ufficio o del comando da cui dipende l'agente che ha accertato la violazione. Per quanto riguarda la nostra Polizia Locale, la competenza è attribuita al Responsabile dell'Unità in cui è presente l'ufficio verbali che ha in trattazione il procedimento. Tale competenza è senz'altro delegabile ad altri Ufficiali dell'Unità.

Come anticipato sopra, alla procedura appena descritta fa eccezione l'accertamento della violazione dell'art. 173, comma 3-bis, CdS. Tenuto presente che, come visto sopra, a questo illecito accede ora anche la sanzione accessoria della sospensione ("ordinaria") della patente, al comma 2 dell'art. 218 CdS sono stati inseriti due nuovi periodi (il decimo e l'undicesimo) recanti specifiche disposizioni:

"(11) Nei casi di cui all'articolo 218-ter, comma 1, lettera m), la patente ritirata dall'organo accertatore è trasmessa alla prefettura del luogo della commessa violazione entro cinque giorni dalla scadenza del termine della sospensione breve applicata ai sensi del medesimo articolo. (12) Dal medesimo termine di scadenza della sospensione breve decorre il periodo di durata della sospensione fissato dal prefetto, che si aggiunge a quello previsto dall'articolo 218-ter."

In questi casi, pertanto, concluso il periodo di sospensione breve, la patente ritirata dovrà essere trasmessa alla prefettura entro i 5 giorni successivi alla scadenza del periodo; da tale scadenza decorrerà l'ulteriore periodo di sospensione ordinaria ordinato dal prefetto, aggiuntivo a quello già scontato di sospensione breve.

Da ultimo, il comma 8 dell'art. 218-ter prevede che chiunque circola abusivamente o anche in violazione dei limiti stabiliti nel permesso rilasciato dall'organo di polizia stradale durante il periodo di sospensione breve, è punito con le sanzioni previste al comma 6 dell'art. 218 ovvero con la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 2.046 a euro 8.186 (PMR non ammesso) unitamente alla sanzione accessoria della revoca della patente e del fermo amministrativo del veicolo per 3 mesi.

L'art. 4 della legge apporta inoltre una modifica al comma 8 dell'art. 142 dove viene inserita un'ulteriore disposizione che prevede che chiunque supera i limiti di velocità di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti di velocità all'interno del centro abitato e per almeno due volte nell'arco di un anno si applica la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 220 a euro 880 (PMR = euro 220; PRMS 30% non ammesso) e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da 15 a 30 giorni.

5. Limitazioni per i neopatentati

L'art. 7 della legge modifica il comma 2-bis, dell'articolo 117 sulle limitazioni alla guida per i neopatentati. La disposizione modificata prevede ora che al titolare di patente di guida di categoria B, per i primi tre anni dal conseguimento (finora era un anno) non è consentita la guida di autoveicoli con potenza specifica riferita alla tara superiore a 75 kW/t. Con l'ulteriore esclusione, anche questa triennale, dalla guida di autovetture M1, comunque alimentate, di potenza massima superiore a 105 kW.

Come stabilito dal comma 2 dell'art. 7 della legge (con disposizione che resta esterna al Codice della Strada), le nuove limitazioni si applicano ai titolari di patenti di guida conseguite dalla data di entrata in vigore della legge (14 dicembre 2024). Per i neopatentati che hanno conseguito la patente di guida prima di tale data permangono quindi le limitazioni previste nello stesso comma 2-bis prima delle modifiche, ossia le limitazioni per la durata di un anno per tutti gli autoveicoli con potenza specifica riferita alla tara pari 55 kW/t; con l'ulteriore limite di potenza massima di 70 kW nel caso di veicoli di categoria M1 e, per le autovetture elettriche o ibride plug-in, con l'ulteriore limite di potenza specifica di 65 kW/t, compreso il peso della batteria.

6. Titoli abilitativi ed esercitazioni alla guida

L'articolo 8 della legge modifica gli artt. 120 e 122 del Codice della strada.

Sotto il profilo operativo, in tema di esercitazioni alla guida, è rilevante la disposizione del nuovo comma 3-bis dell'art. 122 che stabilisce che *“gli aspiranti autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A non possono in alcun caso trasportare passeggeri”*. La sanzione amministrativa pecuniaria per questa violazione è stata stabilita nella misura da euro 100 a euro 300 (PMR = euro 100 - PMRS 30% = euro 70) nel nuovo comma 9-bis. La stessa sanzione si applica anche al passeggero.

Nello stesso art. 122, con disposizione che acquisterà efficacia solo a seguito dell'adozione di un successivo decreto ministeriale, la modifica del comma 5-bis, prevede che l'aspirante al conseguimento della patente di categoria B possa esercitarsi alla guida affiancato da persona munita dei requisiti necessari in funzione di istruttore, solo dopo aver effettuato esercitazioni in autostrada o su strade extraurbane e in condizione di visione notturna, attestate da apposita certificazione rilasciata dall'autoscuola.

7. Dispositivi di controllo automatico

L'articolo 10 della legge, in merito all'accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico, ha modificato gli articoli 45, 142, 193 e 198 del codice della strada.

L'articolo 45, comma 6, stabilisce che nel regolamento di attuazione del CdS sono precisate le modalità di omologazione e di approvazione dei dispositivi, delle apparecchiature e dei mezzi di controllo e regolazione del traffico nonché di quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione; la nuova disposizione stabilisce inoltre che lo stesso regolamento debba prevedere l'obbligo di effettuazione delle verifiche periodiche di funzionalità e di taratura per i dispositivi con funzione metrologica.

All'articolo 142, il nuovo comma 6-ter, stabilisce che in caso di accertamento di più violazioni relative al superamento di velocità, previste al comma 7 (superare limite di velocità di oltre 10 km/h), al comma 8 (superare limite di velocità di oltre 10 km/h e non oltre 40 km/h), al comma 9 (superare limite di velocità di oltre 40 km/h e non oltre 60 km/h) o al comma 9-bis (superare limite di velocità di oltre 60 km/h), quando sono commesse:

- dallo stesso veicolo;
- in tratti stradali di competenza dello stesso ente;
- in un periodo di tempo non superiore ad un'ora (che decorre dal momento in cui è stata commessa la violazione accertata per prima);

non si applichi il cumulo materiale delle sanzioni, ma, se più favorevole, la sanzione amministrativa prevista per la violazione più grave aumentata di un terzo. Sotto il profilo procedurale, si osservano, in quanto compatibili, le disposizioni dell'articolo 198-bis.

All'articolo 193, il nuovo periodo aggiunto al primo comma, introduce per il proprietario del veicolo l'onere di verificare che il veicolo posto in circolazione sia sempre assicurato, anche quando si trovi nella legittima disponibilità di un'altra persona fisica o giuridica.

Con la modifica al comma 4-ter viene stabilito che l'accertamento della mancanza di copertura assicurativa può ora essere effettuato anche attraverso il raffronto dei dati derivanti dagli accertamenti da remoto della violazione di passaggio con semaforo rosso.

All'articolo 198, con la modifica del comma 1, viene circoscritto l'ambito stradale che consente di poter beneficiare di una riduzione della sanzione. La disposizione stabilisce ora che chi con una azione od omissione viola diverse disposizioni, relativamente a un unico tratto stradale compreso tra due intersezioni, o sezione stradale, che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie, o commette più violazioni della stessa disposizione, soggiace alla sanzione prevista per la violazione più grave aumentata fino al triplo.

Il nuovo comma 2-bis stabilisce che quando più violazioni delle medesime disposizioni degli articoli 6 e 7 sono accertate senza contestazione immediata, nella stessa ZTL, nella stessa area pedonale ovvero sul medesimo tratto di strada soggetto a una stessa limitazione o a uno stesso divieto, attraverso dispositivi di controllo da remoto delle violazioni, si applica una sola sanzione per ciascun giorno di calendario, anche nel caso in cui siano previste limitazioni del traffico solo in determinate fasce orarie nella medesima giornata nonché nel caso in cui una fascia oraria di vigenza termini il giorno successivo.

All'articolo 201, al comma 1-bis, con la sostituzione della lettera g-bis), si amplia il novero delle ipotesi di violazione accertate per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate o omologate ai sensi di appositi regolamenti interministeriali, per le quali non è necessaria la contestazione immediata.

Alle condotte già soggette a questa forma di accertamento – le disposizioni di cui agli artt. 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, 167, 170, 171, 193, 213 e 214 – sono state aggiunte quelle di cui agli artt. 10, 40, comma 11, 61, 62, 72, 78, 79, 146, limitatamente, da ora, al comma 3, 147, commi 2-bis e 3, 158, limitatamente al divieto di fermata e alla violazione della sosta riservata nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera d), 216 e 217. La stessa disposizione stabilisce inoltre che la documentazione fotografica prodotta dai predetti dispositivi costituisce atto di accertamento, ai

sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, al momento del rilevamento stava circolando sulla strada.

Sempre con riferimento all'art.201, il nuovo comma 1-quinquies, oltre a stabilire che i dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare due o più violazioni tra quelle indicate al comma 1-bis se sono approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate, introduce una nuova possibilità di accertamento per i soggetti che espletano i servizi di polizia stradale. Tali organi potranno infatti da ora – ampliando, in tal modo, una modalità di accertamento limitata finora all'art. 193 – utilizzare le immagini acquisite con dispositivi omologati e approvati, mediante il raffronto con banche di dati esterne, per l'accertamento di altre violazioni di cui al comma 1-bis, per le quali i dispositivi non sono stati specificamente approvati od omologati ma le cui immagini sono sufficienti ad accertare che il veicolo circolava in assenza dei requisiti richiesti dal Codice.

Il nuovo comma 5-ter introduce poi una ulteriore procedura di accertamento delle violazioni effettuata sulla base della semplice visione delle immagini riprese da impianti di videosorveglianza presenti su autostrade e su strade extraurbane principali. La disposizione prevede infatti che talune violazioni contenute negli artt. 175 e 176, commesse in corrispondenza di imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico, stazioni di esazione del pedaggio, possano essere accertate sulla base di immagini acquisite da impianti di videosorveglianza. Queste disposizioni acquisteranno efficacia successivamente all'adozione di un apposito decreto interministeriale.

8. Micromobilità elettrica

L'art. 14 della legge ha significativamente modificato alcune delle disposizioni in materia di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica (da ora, semplicemente "monopattini") e altri dispositivi per la mobilità elettrica di cui ai commi 75 e seguenti dell'articolo 1 della legge n. 160/2019, come modificate, da ultimo, dalla legge di conversione del decreto-legge n. 121/2021 (circ. CPL n. 75/2021).

Il quadro sistematico delle disposizioni della disciplina in esame è rimasto sostanzialmente invariato. Ai commi 75 e 75-bis, le disposizioni di carattere generale sulle caratteristiche tecniche; al comma 75-ter, le disposizioni per gestori di servizi di noleggio e gli enti locali; al comma 75-quater, il divieto di circolazione ai monopattini con caratteristiche diverse da quelle previste e i nuovi obblighi di contrassegno di identificazione e copertura assicurativa; al comma 75-quinquies, l'equiparazione dei monopattini ai velocipedi per quanto non stabilito nelle disposizioni in argomento; ai commi da 75-sexies a 75-quaterdecies, le disposizioni sulla circolazione; al comma 75-quinquiesdecies, le disposizioni sulla sosta; ai commi 75-sexiesdecies e 75-septiesdecies, le disposizioni per gli operatori di noleggio; ai commi da 75-duodevicies a 75-vicies bis, le sanzioni (secondo la disposizione del comma 75-vicies bis, alle sanzioni contenute nella disciplina dei monopattini si applicano le regole previste nel Titolo VI del Codice della Strada); al comma 75-vicies ter, le disposizioni programmatiche per il Ministero dei Trasporti; al nuovo comma 75-vicies quater, le disposizioni procedurali sul rilascio dei contrassegni identificativi per i monopattini; al nuovo comma 75-vicies quinquies, il richiamo all'obbligo di copertura assicurativa.

La prima modifica riguarda il comma 75, nella parte che nella definizione delle caratteristiche costruttive dei monopattini faceva finora espressamente rinvio alle previsioni del decreto ministeriale 4/6/2019. La disposizione novellata elimina lo specifico riferimento al predetto provvedimento rinviando ora genericamente ad un indeterminato decreto ministeriale. Deve pertanto ritenersi che, fino ad una loro eventuale sostituzione, continuino a trovare applicazione le disposizioni del decreto dirigenziale MIT 18/8/2022.

Con la modifica del comma 75-undevicies, è stata aumentata la sanzione amministrativa pecuniaria per la violazione del comma 75, che passa dalla forcella edittale “da euro 100 a euro 400”, prevista finora, a quella “da euro 200 a euro 800” (PMR = euro 200 – PMRS 30% = euro 140).

Tra le modifiche del comma 75-undevicies è stata inserita anche la sanzione, finora non prevista, per la violazione della disposizione del comma 75-bis che – dallo scorso 1° gennaio – prevede l’obbligo per tutti i monopattini in circolazione di essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. La sanzione è la stessa vista sopra per la violazione del comma 75.

Resta invariata la disposizione del comma 75-vicies che prevede la sanzione accessoria della confisca quando il monopattino ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW. In questi casi il PMR non è ammesso.

Il comma 75-quater è stato integrato con due relevantissime disposizioni. La prima disposizione prevede l’obbligo per i monopattini di essere muniti di un apposito contrassegno identificativo, le cui caratteristiche, modalità di rilascio ed aspetti amministrativi collegati saranno stabiliti, secondo la previsione del nuovo comma 75-vicies quater, in un successivo decreto ministeriale, dalla cui entrata in vigore potrà acquistare efficacia la predetta disposizione. Sull’applicazione di questa disposizione e della relativa sanzione in caso di violazione prevista nello stesso comma 75-quater e nel novellato comma 75-undevicies, si tornerà al momento dell’emanazione del predetto decreto ministeriale.

La seconda disposizione inserita nel comma 75-quater prevede l’estensione ai monopattini dell’obbligo di copertura assicurativa per la responsabilità civile. Tale obbligo, ribadito nel nuovo comma, è immediatamente efficace già all’entrata in vigore della legge. Nelle more dell’efficacia delle disposizioni sull’obbligo di contrassegno che consenta l’individuazione univoca del veicolo, deve ritenersi che l’assicurazione sulla responsabilità civile richiesta dalla norma possa e debba essere di natura soltanto personale, prevedendo cioè la copertura assicurativa di ogni conducente di monopattino nei confronti di terzi danneggiati.

La sanzione per la circolazione di monopattini sprovvisti di copertura assicurativa – con particolare riferimento ai monopattini di proprietà di soggetti diversi dai fornitori di servizi di noleggio, questi ultimi già convenzionalmente vincolati nei confronti delle amministrazioni comunali all’obbligo di copertura assicurativa dei propri monopattini, secondo la disposizione del comma 75-ter – è contenuta nel nuovo secondo periodo del comma 75-undevicies che prevede la sanzione amministrativa pecuniaria da 100 a 400 euro (PMR = 100 euro - PMRS = euro 70). Non è prevista la confisca del monopattino.

È utile evidenziare che l’applicazione della disciplina in esame, diversamente dal Codice della Strada, non è vincolata all’ambito esclusivo della circolazione stradale. Pertanto, la nuova norma del comma 75-quater e la relativa sanzione del comma 75-undevicies trovano applicazione anche al di fuori

della sede stradale. In tal senso anche la disposizione del nuovo comma 75-vicies quinquies che fa rinvio all'applicazione delle disposizioni del Titolo X del Codice delle assicurazioni private (CAP) che, come noto (circ. CPL n. 4/2024), impone l'obbligo di copertura assicurativa *“a prescindere dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento”*.

La modifica del comma 75-novies ha esteso l'obbligo di utilizzo del casco protettivo conforme alle norme UNI EN 1078 o 1080 (caschi per biciclette, skateboard e pattini a rotelle), finora limitato ai soli conducenti minorenni, a tutti i conducenti. La sanzione, al comma 75-duodevicies, è rimasta invariata da euro 50 a euro 250 (PMR = euro 50– PMRS 30% = euro 35).

Il comma 75-terdecies è stato interamente sostituito. La nuova formulazione si limita a prevedere che *“i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare solo su strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h”*. Sono state formalmente eliminate le disposizioni finora presenti che consentivano espressamente la possibilità di circolazione dei monopattini negli ambiti generalmente consentiti ai velocipedisti. Invariata la sanzione, al comma 75-duodevicies, è rimasta invariata da euro 50 a euro 250 (PMR = euro 50 – PMRS 30% = euro 35).

Il comma 75-quinquiesdecies, modificato in forma non sostanziale, ribadisce il divieto di sosta sui marciapiedi, salvo che nelle aree individuate dai comuni e consente la sosta negli stalli riservati a velocipedisti, ciclomotori e motoveicoli. Invariata anche la sanzione prevista al comma 75-vicies semel che, a sua volta, rinvia all'applicazione della sanzione amministrativa prevista all'articolo 158, comma 5, CdS. (PMR = euro 41 – PMRS 30% = euro 28,70)

Il comma 2 dell'art. 14 della legge reintroduce – analoga disposizione era stata eliminata con le modifiche introdotte con la legge del 2021 – l'ipotesi di violazione di *“chiunque circola con un dispositivo di micromobilità elettrica, diverso dai monopattini, avente caratteristiche tecniche e costruttive non conformi a quelle definite dal Decreto del MIT, ovvero fuori dall'ambito territoriale di sperimentazione di cui al medesimo decreto è punita da sanzione amministrativa pecuniaria e dalla sanzione accessoria della confisca del dispositivo”*. Anche la disposizione che riguarda i dispositivi diversi dai monopattini (*segway, hoverboard e monowheel*), come già visto sopra, fa rinvio alle previsioni di un decreto ministeriale indeterminato. Ma, anche per questi casi, deve comunque ritenersi che, fino ad una loro eventuale sostituzione, continuano a trovare applicazione le disposizioni del decreto ministeriale 4/6/2019. La sanzione prevista nello stesso comma 2 dell'art. 14, è da euro 200 a euro 800 (PMR = euro 200 – PMRS 30% = euro 140). È inoltre prevista anche la sanzione amministrativa accessoria della confisca del dispositivo quando questo ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW. In questi casi il PMR non è ammesso.

9. Disciplina della ciclabilità

L'articolo 15, della legge in esame, con la modifica di diversi articoli del Codice della Strada, introduce numerose disposizioni volte favorire la circolazione dei velocipedisti.

In tale senso sono state modificate talune definizioni stradali di cui agli articoli 2 e 3, e sono stati attribuiti ai comuni ulteriori strumenti di regolazione della circolazione utilizzabili nell'ambito dei poteri di cui all'art. 7. Tra le modifiche si segnala il nuovo numero 55-bis del comma 1 dell'art. 3 che

definisce la *“ZONA DI ATTESTAMENTO CICLABILE: tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinato all’accumulo e alla manovra dei velocipedi in attesa di via libera”*, che, ai sensi della nuova lettera i-quater del comma 1 dell’art. 7, potrà essere istituita dai comuni *“in determinate intersezioni semaforizzate”* (è stata contestualmente espunta la definizione di *“CASA AVANZATA”* prevista finora all’abrogato numero 7-bis dello stesso comma 1).

La rilevanza operativa di questa nuova definizione è connessa alla contestuale modifica di altri articoli del Codice:

- dell’art. 40, che al nuovo comma 5-bis prevede che *“nella zona di attestamento ciclabile, la prima striscia trasversale continua, nel senso di marcia, indica il limite prima del quale i conducenti dei veicoli diversi dai velocipedi hanno l’obbligo di fermarsi mentre la seconda striscia indica il limite per i soli velocipedi, ai fini del rispetto delle prescrizioni semaforiche”*. L’inosservanza della prescrizione è sanzionata, come le altre violazioni dello stesso articolo, ai sensi dell’art. 146, comma 2;

- dell’articolo 143, che, con l’introduzione del nuovo comma 2-bis, stabilisce che l’obbligo per i veicoli privi di motore di tenersi il più vicino possibile al margine destro della carreggiata previsto al comma 2, non si applica ai velocipedi nelle zone di attestamento ciclabili, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili, dove questi veicoli possono occupare qualunque posizione sulla carreggiata;

- dell’articolo 154, che, con la modifica del comma 2 e l’aggiunta del comma 3-bis, prescrive il comportamento dei conducenti dei velocipedi all’interno delle zone di attestamento ciclabile. In particolare:

> al comma 2, viene stabilito che, trattandosi di uno spazio riservato esclusivamente ai velocipedi, le segnalazioni a mano, alzando verticalmente il braccio qualora il velocipede intenda fermarsi e sporgendo, lateralmente, il braccio destro o quello sinistro, qualora intenda voltare, non devono essere effettuate;

> al nuovo comma 3-bis viene previsto che ai conducenti di velocipedi è consentito cambiare direzione all’interno della zona di attestamento ciclabile per compiere le manovre consentite nella sola fase di rosso semaforico.

Lo stesso art. 15 della legge prevede inoltre modifiche ad altri articoli del Codice, con ulteriori prescrizioni per la sicurezza della circolazione dei velocipedi.

All’articolo 68, con la formale sostituzione dell’intero comma 2, è stata eliminata dalla disposizione finora vigente la parte relativa alle prescrizioni sull’utilizzo dei dispositivi di segnalazione per le quali viene fatto rinvio alle disposizioni dell’art. 152, comma 1. Resta fermo l’obbligo, la cui violazione è sanzionata dallo stesso articolo, che tali dispositivi siano presenti sul veicolo e correttamente funzionanti.

All’articolo 145 sono stati sostituiti i commi 4-bis e 4-ter. Il comma 4-bis pone ora un principio di comportamento di carattere generale secondo il quale nelle aree pedonali, nelle strade urbane ciclabili e nelle zone ciclabili i conducenti dei veicoli a motore ammessi alla circolazione, nel rispetto delle regole generali sulla precedenza, devono prestare particolare attenzione ai pedoni e ai ciclisti. Di carattere immediato è invece la disposizione del nuovo comma 4-ter che, ricalcando la disposizione presente nel comma sostituito, prevede ora che i conducenti dei veicoli a motore devono dare la precedenza ai velocipedi circolanti sulle corsie ciclabili delimitate da striscia discontinua (incidentalmente, è utile ricordare qui l’esistenza della disposizione di cui al comma 11 dell’art. 40 che prevede l’obbligo per i conducenti di veicoli di dare precedenza ai ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili, la cui violazione è sanzionata ai sensi dell’art. 146, comma 2).

All'art. 148 sono state modificate alcune prescrizioni per i conducenti di veicoli a motore nella manovra di sorpasso di velocipedi. Il comma 9-bis, interamente sostituito, pur ricalcando la precedente formulazione della norma, introduce due importanti elementi di novità. Il primo elemento riguarda l'ambito di applicazione delle disposizioni sul sorpasso di velocipedi, limitato finora alle sole strade urbane ciclabili, reso ora di carattere generale, con prescrizioni che trovano applicazione in ogni ambito stradale. Il secondo elemento riguarda invece l'introduzione di una misura determinata, pari ad almeno 1,5 metri, che costituisce da ora la misura minima del distanziamento laterale, se le condizioni della strada lo consentono, nella manovra di sorpasso tra un veicolo a motore e un velocipede.

All'articolo 150, è stato abrogato il comma 2-bis, che prevedeva che lungo le strade urbane a senso unico, in cui è consentita la circolazione a doppio senso ciclabile, qualora per un velocipede fosse risultato non agevole l'incrocio con altri veicoli, i conducenti di questi ultimi avrebbero dovuto dare la precedenza ai velocipedi circolanti sulla corsia ciclabile per doppio senso ciclabile.

All'articolo 153, al comma 1, primo periodo, con l'eliminazione del riferimento ai soli veicoli a motore, la disposizione prevede ora l'obbligo per tutti i veicoli, dunque anche per i velocipedi, di tenere accese le luci di posizione – da ritenersi tali anche le luci di segnalazione “*anteriormente (...) bianche o gialle, posteriormente (...) rosse*” previste dall'art. 68, comma 1, lettera c) – da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere ed anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità.

Si segnala anche l'abrogazione della lettera i-ter) del comma 1 dell'art. 7 del Codice, che finora consentiva, con ordinanza sindacale, la circolazione dei velocipedi sulle strade riservate alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi di pubblico trasporto.

10. Passaggi a livello

L'art. 17 della legge ha modificato le disposizioni finora vigenti riguardanti il comportamento degli utenti della strada ai passaggi a livello. Con le modifiche all'art. 147, coordinate con ulteriori modifiche alle disposizioni collegate contenute negli artt. 25, 40, 44 e 145, sono state riformulate in dettaglio le prescrizioni da osservare nell'approssimarsi, impegnare e attraversare i passaggi a livello.

In sintesi, le nuove disposizioni prevedono che prima di impegnare un passaggio a livello senza barriere o semibarriere e senza dispositivi di segnalazione luminosa o acustica, nei casi in cui la segnaletica indichi il solo obbligo di dare la precedenza, gli utenti della strada devono assicurarsi che nessun treno sia in vista e attraversare rapidamente il passaggio a livello; in caso contrario devono fermarsi, prima della linea di arresto discontinua, senza impegnare il passaggio a livello e riprendere la marcia dopo il passaggio del treno; nei casi in cui la segnaletica indichi l'obbligo di fermarsi e dare la precedenza, devono fermarsi, in ogni caso, prima della linea di arresto continua e attraversare rapidamente il passaggio a livello solo nel caso in cui non vi sia alcun treno in vista. Se i passaggi a livello senza barriere o semibarriere sono dotati di dispositivi di segnalazione luminosa o acustica, gli utenti della strada devono fermarsi prima della linea di arresto continua qualora tali dispositivi siano in funzione. L'inosservanza delle disposizioni prevede l'applicazione della sanzione

amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800 (PMR = 200 euro - PMRS 30% = 140 euro).

Gli utenti della strada non devono impegnare o attraversare un passaggio a livello protetto con barriere o semibarriere quando:

- a) le barriere o le semibarriere siano chiuse o in movimento di chiusura;
 - b) le barriere o le semibarriere siano in movimento di apertura;
 - c) siano in funzione i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'articolo 44;
 - d) siano in funzione i mezzi sostitutivi delle barriere o semibarriere previsti dal medesimo articolo.
- Per l'inosservanza delle lettere a), c) e d) è prevista l'applicazione di una sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800 (PMR = 200 euro - PMRS 30% = 140 euro). Per l'inosservanza della lettera b), trova applicazione la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 ad euro 344 (PMR = 87 euro - PMRS 30% = 60,90 euro).

Gli utenti della strada non devono impegnare un passaggio a livello quando non hanno la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'attraversamento e, in ogni caso, devono sollecitamente sgombrare il passaggio a livello. Per l'inosservanza di quest'ultima disposizione trova applicazione una sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800 (PMR = 200 euro - PMRS 30% = 140 euro).

Alla reiterazione nel biennio di talune violazioni previste dall'art. 147 consegue inoltre la sospensione della patente di guida.

11. Sicurezza degli operatori stradali

L'articolo 20 della legge introduce, a tutela della sicurezza delle persone esposte al traffico stradale, una modalità di rallentamento forzato del flusso veicolare mediante l'impiego della cosiddetta auto di sicurezza - *safety-car*. Il novellato art. 43 del Codice prevede ora che, su strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o altri eventi, gli organi di polizia stradale o altri soggetti abilitati potranno creare un rallentamento graduale del flusso veicolare, marciando alla testa di esso con veicoli muniti di dispositivo supplementare a luce lampeggiante in funzione, esponendo un pannello rettangolare recante la scritta: "auto di sicurezza - *safety-car*".

All'articolo 177, il nuovo comma 3-bis, introduce il divieto di sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli o nella eventuale regolazione del flusso veicolare. Stabilisce inoltre che i conducenti dei veicoli che seguono devono rallentare, attivare la segnalazione luminosa con il funzionamento simultaneo di tutti gli indicatori di direzione e osservare le prescrizioni imposte dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1, 2, 3 e 3-bis impiegati nella situazione concreta. Per l'inosservanza, è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 167 a euro 655 (PMR = euro 167) e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida.

Le nuove disposizioni acquisteranno efficacia con l'emanazione di un successivo decreto interministeriale che definirà le modalità di esecuzione della procedura nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento.

12. Contrasto della circolazione contromano

L'articolo 22 della legge ha modificato gli artt. 20, 143 e 176 del Codice.

In particolare, l'articolo 143 è stato modificato aggiungendo al comma 12 la previsione della sanzione accessoria della confisca del veicolo, qualora dalla circolazione contromano, in corrispondenza delle curve, dei raccordi convessi o in ogni altro caso di limitata visibilità, ovvero per chiunque percorre la carreggiata contromano, quando la strada sia divisa in più carreggiate separate, derivi un incidente con morte o lesioni personali gravi e gravissime.

13. Disciplina della sosta

Gli articoli da 23 a 26 della legge modificano numerose disposizioni sulla disciplina della sosta e delle relative sanzioni. Si segnalano, in particolare, alcune tra le modifiche agli artt. 7 e 158.

All'art.7, comma 1, lettera d), sono elencati i poteri di ordinanza del sindaco relativi alla disciplina della sosta sono state inserite diverse modifiche: al numero 4 viene previsto che spazi possano essere riservati ai veicoli elettrici, oltre che per la sosta, anche per la ricarica; al numero 5 sono ridefinite le funzioni e le localizzazioni degli spazi di carico e scarico;

Al comma 1, lettera f), è previsto che con ordinanza del Sindaco, previa deliberazione della Giunta, possano essere stabilite fasce di sosta laterale e parcheggi nei quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma di denaro. Le modalità di riscossione del pagamento, le caratteristiche, le modalità costruttive e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta, nonché le categorie dei veicoli esentati, saranno individuate con decreto ministeriale.

Al comma 6, con l'aggiunta di un nuovo periodo, è stabilito che le aree destinate al parcheggio, ubicate fuori dalla carreggiata, sono considerate ad uso pubblico anche nel caso in cui l'accesso sia indiscriminato, ancorché subordinato al pagamento di una tariffa o regolato da barriere o altri dispositivi mobili.

Particolarmente rilevanti sono poi le modifiche riguardanti le sanzioni e le maggiorazioni aggiuntive, di nuova previsione, stabilite ai commi 14 (modificato), 14-bis, 14-ter, 14-quater (nuovo), 15 (modificato) e 15.1 (nuovo) dello stesso art. 7.

Al comma 14, ai due periodi già presenti, invariati, ne sono stati aggiunti altri tre. Il terzo periodo prevede la sanzione pecuniaria per la sosta vietata che si protrae oltre le 24 ore, pari a quella prevista al primo periodo (da euro 42 a euro 173), applicata per ogni periodo di 24 ore, per il quale si protrae la violazione. Il quarto periodo prevede la sanzione (da euro 26 a euro 102) per il superamento dei limiti temporali di sosta consentiti ai sensi dell'art. 157, comma 6 (sosta permessa per un tempo limitato). Il quinto periodo prevede che, qualora la violazione si protragga nel tempo, la sanzione è calcolata moltiplicando la predetta sanzione per il numero intero dei periodi di tempo massimo consentito compresi nel tempo intercorso dall'inizio della violazione fino al momento dell'accertamento, comunque fino a un importo massimo pari al quadruplo degli importi stabiliti dal quarto periodo.

Al comma 14-bis sono stabilite le sanzioni per le violazioni costituite dal mancato pagamento della tariffa, dove prevista, per la circolazione nelle ZTL. La sanzione prevista per queste violazioni è pari a quella prevista al secondo periodo del comma 14 (da euro 83 a euro 332); la sanzione dovrà inoltre essere maggiorata della tariffa dell'intero periodo tariffato per giorno di calendario in cui avviene l'accertamento; la sanzione e la relativa maggiorazione per il recupero della tariffa si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione.

Più complessa la determinazione della misura della sanzione quando la violazione per la circolazione in ZTL accessibili dietro pagamento di tariffa è costituita dal pagamento insufficiente della stessa tariffa. In questi casi, il comma 14-ter prevede l'applicazione di una specifica disciplina:

- a) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga entro il 10 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, non si applica alcuna sanzione;
- b) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10 per cento ed entro il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, la sanzione si applica nella misura del 50 per cento della sanzione amministrativa pecuniaria prevista al comma 14, secondo periodo (da euro 83 a euro 332);
- c) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, quest'ultima sanzione si applica per intero.

Il comma 14-quater stabilisce che nei casi previsti dal precedente 14-ter che prevedono l'applicazione della sanzione pecuniaria (lettere b e c), la stessa deve essere maggiorata di un importo corrispondente alla tariffa non corrisposta; sanzioni e maggiorazione che si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione.

Il comma 15 stabilisce che per le violazioni relative alla sosta tariffata nelle fasce di sosta laterale e nei parcheggi a pagamento di una somma trovano applicazione le sanzioni del comma 14, primo periodo (da euro 42 a euro 173). Per tali violazioni, qualora non sia stato effettuato alcun pagamento, è prevista la maggiorazione della sanzione con un importo pari alla tariffa corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Diversamente, quando la violazione consiste nel pagamento insufficiente trovano applicazione le disposizioni seguenti:

- a) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga entro il 10 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, non si applica alcuna sanzione;
- b) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 10 per cento ed entro il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica la sanzione di cui al comma 14, primo periodo (da euro 42 a euro 173), ridotta del 50 per cento; c) nel caso in cui l'accertamento della violazione avvenga oltre il 50 per cento del tempo per cui è stata corrisposta la tariffa, si applica per intero la sanzione di cui al comma 14, primo periodo.

Il comma 15.1 stabilisce che nei casi previsti dal precedente comma 15 che prevedono l'applicazione della sanzione pecuniaria (lettere b e c), la stessa deve essere maggiorata di un importo corrispondente all'intero periodo tariffato nel giorno di calendario in cui avviene l'accertamento. Quando la sosta senza pagamento o con pagamento insufficiente si protragga oltre le ore 24 del giorno dell'accertamento, le sanzioni e le relative maggiorazioni si applicano per ogni periodo di ventiquattro ore in cui si protrae la violazione. Nei casi in cui la sosta tariffata sia anche limitata nella durata massima, si applicano le sanzioni di cui al comma 14, quarto periodo (da euro 26 a euro 102), secondo le disposizioni e nei modi indicati nel quinto periodo del medesimo comma, illustrato sopra.

All'articolo 158 sono stati variati diversi importi delle sanzioni amministrative.

Con la modifica al comma 4-bis, per la violazione del divieto di sosta negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide di cui all'art. 188 e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli, è ora prevista la sanzione amministrativa pecuniaria da euro 165 ad euro 660 (PMR = euro 165 - PMRS 30% = euro 115,50), per violazione commesse con ciclomotori e motoveicoli a due ruote e da euro 330 a euro 990 (PMR = euro 330 - PMRS 30% = euro 231), per quelle commesse con i restanti veicoli. Invariata la decurtazione dei punti sulla patente.

Al comma 5 la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 41 a euro 168 (PMR euro 41 - PMRS 30% = euro 28,70) per ciclomotori e motoveicoli a due ruote e da euro 87 a euro 344 (PMR = euro 87 - PMRS 30% = euro 69,90) per i restanti veicoli, trova da ora applicazione, oltre che per le già previste violazioni del comma 1 e del comma 2, lettere:

d) *in prossimità e in corrispondenza di segnali stradali verticali e semaforici in modo da occultarne la vista, nonché in corrispondenza dei segnali orizzontali di preselezione e lungo le corsie di canalizzazione;*

h) *sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione;*

i) *nelle aree pedonali urbane,*

anche per le ulteriori violazioni dello stesso comma 1, lettere:

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;*

e) *fuori dei centri abitati, sulla corrispondenza e in prossimità delle aree di intersezione;*

g) *sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi per ciclisti, nonché sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime;*

h-bis) *negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici;*

h-ter), *negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23,00 alle ore 7,00, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.*

Il nuovo comma 5-bis stabilisce che per le violazioni del comma 1, lettera 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,* e del comma 2, lettere d) *negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia e, ove questi non siano delimitati, a una distanza dal segnale di fermata inferiore a 15 m, nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza* e h) *nelle corsie o carreggiate riservate ai mezzi pubblici,* si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 87 a euro 328 (PMR euro 87 - PMRS 30% = euro 69,90), per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote, e da euro 165 a euro 660 (PMR = euro 165 - PMRS 30% = euro 115,50), per i restanti veicoli.

L'articolo 188, che disciplina la circolazione e la sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide, con la modifica al comma 3-bis stabilisce, in maniera semplificata, che ai veicoli al servizio di persone con disabilità titolari del contrassegno fermi gli stalli ad essi riservati è consentito sostare gratuitamente nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento (per poter sostare gratuitamente non è più richiesto che gli stalli a loro riservati risultino già occupati o siano indisponibili).

14. Circolazione di macchine agricole

Con la modifica all'articolo 57, comma 1, del CdS vengono specificati e circoscritti i casi in cui le macchine agricole, in quanto veicoli, possono circolare su strada ossia:

a) per il proprio trasferimento;

b) per il trasporto, per conto delle aziende agricole e forestali, di prodotti, sostanze di uso agrario e attrezzature destinate all'esecuzione delle attività di cui all'articolo 2135 del codice civile e delle attività di gestione forestale;

c) per il trasporto di addetti alle lavorazioni nonché, nell'ambito delle attività dirette alla fornitura di beni o servizi ai sensi dell'articolo 2135, terzo comma, del codice civile, per il trasporto di soggetti in visita presso le aziende agricole, interessati a conoscere il contesto ambientale e territoriale in cui si svolgono le attività dell'impresa agricola.

15. Locazione senza conducente

L'articolo 30 della legge interviene sulle disposizioni di cui all'art. 84 del Codice sulla disciplina della locazione senza conducente.

Con la sostituzione del comma 3-bis viene stabilito che l'impresa autorizzata all'esercizio dell'attività di trasporto di persone su strada può utilizzare autobus locati senza conducente sulla base di un contratto di locazione stipulato con un'impresa locatrice stabilita in uno Stato membro dell'Unione europea, a condizione che i suddetti veicoli risultino immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione di qualsiasi Stato membro.

È stato modificato anche il comma 4, dove, alla lett. b-bis), è stata soppressa la disposizione che consentiva di destinare a locazione senza conducente i veicoli di cui all'art. 87, comma 2, (gli autobus, gli autosnodati, gli autoarticolati, gli autotreni, i filobus, i filosnodati, i filoarticolati e i filotreni), sostituita però dalla nuova lett. b-ter) che, con una disposizione di portata generale, estende la possibilità di locazione senza conducente a tutti i veicoli, aventi più di nove posti compreso quello del conducente destinati al trasporto di persone.

16. Trasporto valori

L'articolo 31 della legge stabilisce che le disposizioni sul cronotachigrafo, di cui all'articolo 179 CdS, primo comma, non si applicano veicoli speciali adibiti al trasporto di denaro o di valori nel territorio nazionale.

17. Rimorchi

L'articolo 34 della legge modifica l'articolo 56, comma 4, che prevede ora che i carrelli appendice a non più di due ruote destinati al trasporto di bagagli, attrezzi e simili, possono essere trainati anche da motoveicoli di cui all'articolo 53 e considerati parti integranti di questi purché rientranti nei limiti

di sagoma e di massa previsti dagli articoli 61 e 62 e dal regolamento.

18. Campagne di richiamo

Il nuovo articolo 80-bis disciplina le *campagne di richiamo di sicurezza* e stabilisce che i costruttori dei veicoli garantiscano l'immediata adozione di adeguate misure correttive e di informazione in relazione alla totalità dei veicoli di categoria M, N o O che hanno immesso sul mercato o hanno immatricolato o che sono entrati in circolazione sul territorio nazionale o dell'Unione Europea per i quali sia stata valutata la presenza di un rischio grave per la salute o la sicurezza delle persone. Le misure correttive devono garantire che il veicolo non presenti più il rischio. L'operatore economico che, avendo provveduto a detti adempimenti, dopo ventiquattro mesi dall'avvio della campagna di richiamo per l'adozione di misure correttive, riscontri che su di un veicolo le stesse non siano ancora state effettuate, ha l'obbligo di inserire i relativi dati in un elenco telematico, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sulla base di un provvedimento dello stesso Ministero di futura adozione, e provvedere al suo aggiornamento.

Per l'operatore economico che omette di adottare le misure correttive di informazione e di inserimento e aggiornamento dei dati nell'elenco telematico, salvo che il fatto costituisca reato, per ciascuna misura non adottata, è prevista l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria.

E' inoltre stabilito che chiunque circola con un veicolo presente nell'elenco telematico di futura istituzione è soggetto alla disciplina sanzionatoria di cui all'articolo 80, comma 14.

Come già affermato, in considerazione dell'estensione dei temi affrontati dalla legge e della complessità applicativa di talune tra le disposizioni da essa introdotte, le indicazioni contenute nella presente circolare sono da intendersi quale strumento conoscitivo di carattere generale e di prima applicazione delle nuove norme, nelle more del prossimo intervento ministeriale di cui si darà tempestiva comunicazione.

IL VICE COMANDANTE
Dott. Enrico BUFANO

Allegati:

- 1) Legge n. 177/2024
- 2) Disposizioni modificate