

IL NUOVO CODICE DELLA STRADA

D.L.vo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo codice della strada (Suppl. ord. alla *Gazzetta Ufficiale Serie gen.* - n. 114 del 18 maggio 1992), avviso di rettifica in *Gazzetta Ufficiale Serie gen.* - n. 32 del 9 febbraio 1993 ed errata corrige in *Gazzetta Ufficiale Serie gen.* - n. 36 del 13 febbraio 1993 ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Con le modifiche e le integrazioni apportate dal D.L.vo 10 settembre 1993, n. 360, pubblicato sul Suppl. ord. alla *Gazzetta Ufficiale Serie gen.* - n. 217 del 15 settembre 1993, in vigore dall'1 ottobre 1993 e con le correzioni apportate dall'avviso di rettifica, relativo allo stesso provvedimento, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale Serie gen.* - n. 51 del 3 marzo 1994.

Gli importi delle sanzioni amministrative sono stati aggiornati sulla base del D.M. 27 dicembre 2018, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale Serie gen.* - n. 301 del 29 dicembre 2018, a decorrere dal 1° gennaio 2019.

⁽²⁾ Sono state, altresì, inserite le rettifiche apportate, in seguito alla ripubblicazione del testo del codice sul Suppl. ord. alla *Gazzetta Ufficiale Serie gen.* - n. 67 del 22 marzo 1994.

⁽³⁾ Le denominazioni di uffici e strutture ministeriali, contenute in questo provvedimento, sono state modificate a norma dell'art. 17 del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;
Vista la L. 13 giugno 1991, n. 190;
Vista la prima approvazione dello schema del testo unico denominato «Codice della strada» in data 9 luglio 1991 e la successiva riapprovazione dello stesso da parte del Consiglio dei Ministri in data 30 settembre 1991 a seguito dell'acquisizione del concerto degli altri Ministri interessati;

Uditi i pareri resi, a norma dell'art. 4, comma 2, della L. 13 giugno 1991, n. 190, dalla competente commissione permanente del Senato della Repubblica in data 19 dicembre 1991 e da quella della Camera dei deputati in data 20 dicembre 1991;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri adottata nella riunione del 27 gennaio 1992, nella quale si sono recepite alcune delle osservazioni al testo contenute nei pareri resi;

Uditi i pareri definitivi resi, a norma dell'art. 4, comma 3, della L. 13 giugno 1991, n. 190, dalla competente commissione permanente del Senato della Repubblica in data 30 gennaio e da quella della Camera dei deputati in data 1° febbraio 1992;

Viste le deliberazioni conclusive del Consiglio dei Ministri, adottate nelle riunioni del 27 febbraio e del 25 marzo 1992;

Sulla proposta dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, di grazia e giustizia, della difesa, delle finanze, del tesoro, della pubblica istruzione, dell'agricoltura e delle foreste, dell'ambiente e per i problemi delle aree urbane;

Emana

il seguente decreto legislativo

Dato a Roma, addì 30 aprile 1992.

Il Presidente supplente della Repubblica

SPADOLINI

Visto, il Guardasigilli: MARTELLI

Titolo I

Disposizioni generali

1. (1) (2) Principi generali. – 1. La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.

2. La circolazione dei pedoni (190), dei veicoli (140 ss.) e degli animali (184) sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia (229). Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile (3), perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali e ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione; di promuovere l'uso dei velocipedi (4).

3. Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali e in relazione agli obiettivi e agli indirizzi della Commissione europea, il ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce il Piano nazionale per la sicurezza stradale.

4. Il Governo comunica annualmente al Parlamento (1 reg.) l'esito delle indagini periodiche riguardanti i profili sociali, ambientali ed economici della circolazione stradale.

5. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti fornisce all'opinione pubblica i dati più significativi utilizzando i più moderni sistemi di comunicazione di massa e, nei riguardi di alcune categorie di cittadini, il messaggio pubblicitario di tipo prevenzionale ed educativo.

(1) Si veda l'art. 1 Reg. c.s.

(2) Questo articolo è stato così sostituito dall'art. 1 del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9, a decorrere dal 30 giugno 2003.

(3) Le parole: «al principio della sicurezza stradale» sono state così sostituite dalle attuali: «ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile» dall'art. 9, comma 1, della L. 11 gennaio 2018, n. 2.

(4) Le parole: «; di promuovere l'uso dei velocipedi» sono state inserite dall'art. 9, comma 1, della L. 11 gennaio 2018, n. 2.

SOMMARIO:

a) Nozione di circolazione stradale;
b) Applicabilità della disciplina della circolazione stradale nelle aree private.

a) Nozione di circolazione stradale.

● Nell'ambito di applicazione dell'art. 101 del D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393, rientra anche il movimento che un veicolo compie all'interno di una piazzola di sosta per parcheggiare, o per altra ragione connessa alla sua funzione di mezzo di trasporto. Il concetto di «circolazione» è, infatti, comprensivo di ogni spostamento del veicolo per portarsi da un punto all'altro della sede stradale, per tale da intendersi, a mente dell'art. 2 del D.P.R. citato, il piano formato dalla carreggiata, dalle banchine, dai marciapiedi e dalle piste. * Cass. pen., sez. IV, 15 giugno 1994, n. 7024 (ud. 12 maggio 1994), Gallinella.

● Ai fini dell'applicazione della normativa del codice della strada, approvato con D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393, nonché della normativa sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore di cui alla L. 24 dicembre 1969, n. 990, è indifferente la natura pubblica o privata dell'area aperta alla circolazione, essendo rilevante soltanto l'uso pubblico della stessa, per tale intendendosi l'apertura dell'area e della strada ad un numero indeterminato di persone e cioè la possibilità giuridicamente lecita di accesso da parte del pubblico, ossia di tutti i soggetti diversi dai titolari dei diritti sull'area stessa. * Cass. civ., sez. I, 7 maggio 1992, n. 5414, Prefetto Provincia di Viterbo c. Magrini ed altro.

● L'ampia nozione di circolazione stradale, quale configurata dalla legislazione vigente, comprende non solo i veicoli in moto ma anche quelli momentaneamente in sosta su strada o altra area pubblica, cosicché, nel caso di urto tra un veicolo in moto ed un altro in sosta, si realizza l'ipotesi di scontro di veicoli prevista e disciplinata dal secondo comma dell'art. 2054 cod. civ. * Cass. civ., sez. III, 23 aprile 1980, n. 2660, Esposito c. Amm. Poste.

● È in circolazione qualsiasi veicolo che, in movimento o in sosta, si trovi in aree di uso pubblico, dato che la circolazione organicamente considerata non può restringersi alla fase dinamica, ma si deve necessariamente estendere anche alle fasi della fermata e della sosta, che ugualmente si inseriscono nel corso della circolazione.

* Cass. pen., sez. III, 27 novembre 1975, n. 2178, Lustrino, in *Arch. giur. circ.* 1977, 146.

● L'atto di circolazione di un veicolo sussiste quando questo venga posto in movimento sia a motore acceso che a motore spento; devono altresì considerarsi atti di circolazione quelli diversi dal movimento, che siano idonei a determinare lo spostamento del veicolo quale, ad esempio, la semplice messa in moto di un automezzo fermo. (Fattispecie in tema di guida senza patente). * Cass. civ., sez. IV, 3 aprile 1970, Balestra.

b) Applicabilità della disciplina della circolazione stradale nelle aree private.

● Poiché in tema di circolazione stradale deve ritenersi principio generale informatore della materia la tutela della sicurezza delle persone, come finalità primaria di ordine sociale ed economico perseguita dallo Stato e dai concessionari autostradali in quanto gestori di un servizio pubblico, non viola il dovere di rispettare i principi informatori della materia la decisione secondo equità del giudice di pace che afferma la responsabilità per fatto proprio del concessionario, derivante dall'inadempimento dell'obbligo di provvedere all'agibilità in condizioni di massima sicurezza della sede stradale, a nulla rilevando che la concessione non preveda espressamente tale obbligo. (Nella specie, la società concessionaria era stata convenuta da una ditta che aveva effettuato il servizio di rimozione e custodia di un veicolo incidentato su richiesta della Polizia Stradale; la società concessionaria aveva exceptio il proprio difetto di legittimazione, sostenendo che il credito per il compenso spettante alla ditta che aveva eseguito la rimozione doveva essere fatto valere nei confronti del proprietario del veicolo abbandonato). * Cass. civ., sez. III, 14 giugno 2006, n. 13762, Autostrade spa c. Elettrogarage snc di Radaelli Erminio & C, in *Arch. giur. circ.* 2007, 543, [RV593110]

● Le norme del codice della strada che si applicano, a norma dell'art. 1, sulle strade pubbliche od aperte al pubblico transito, vanno osservate quali norme di comune prudenza, anche sulle strade private in qualsiasi modo soggette al traffico veicolare. * Cass. civ., sez. III, 9 dicembre 1993, n. 12148, Rosa c. Roversi.

● Agli effetti dell'esercizio del diritto di precedenza, va escluso che una strada sia pubblica, perché destinata al pubblico transito, quando i suoi utenti ne fruiscono uti singuli, cioè in base ad una concessione dei proprietari e non già in base ad un diritto pubblico spettante a tutti i cittadini come tali. * Cass. pen., sez. IV, 15 maggio

1992, n. 5695 (ud. 18 marzo 1992, n. 827), Maburzio, in *Arch. giur. circ.* 1992, 655.

● Le norme di comportamento relative alla circolazione veicolare, avendo un contenuto attinente al criterio prudenziale generico, devono essere osservate non solo quando il movimento dei veicoli o dei pedoni si svolga su area pubblica, ma anche quando detto movimento venga effettuato in luoghi diversi. * Cass. pen., sez. IV, 30 aprile 1987, n. 5353 (ud. 31 ottobre 1986, n. 1846), Caria, in *Arch. giur. circ.* 1987, 779.

● In caso di incidente stradale derivante dalla circolazione in area privata, risponde di omicidio colposo colui che non osservi le norme di prudenza e diligenza che il codice della strada prescrive per la circolazione su aree pubbliche o di fatto soggette all'uso pubblico. Identica è, infatti, la situazione materiale di pericolo derivante dalla predetta circolazione, per cui gli utenti dell'area privata hanno diritto di attendersi dai conducenti di veicoli a motore un comportamento di osservanza delle norme del codice della strada anche quando questi ultimi si trovino a circolare in area privata. * Cass. pen., sez. IV, 28 gennaio 1985, n. 860 (ud. 15 ottobre 1984), Gibbin.

● Le norme sulla disciplina della circolazione stradale debbono trovare piena applicazione anche su strada o spiazzo privato frequentati da un numero indistinto e più o meno rilevante di persone, concretandosi in tal caso una situazione di fatto del tutto corrispondente all'uso pubblico, che diventa preminente rispetto alla natura privata della strada o dello spiazzo. * Cass. pen., sez. IV, 29 settembre 1983, n. 7671 (ud. 11 luglio 1983), Urbano, in *Arch. giur. circ.* 1984, 221.

● Le norme del codice della strada trovano applicazione anche quando la circolazione avvenga su strada privata soggetta ad uso pubblico benché soltanto di fatto. * Cass. pen., sez. IV, 3 ottobre 1974, n. 1467, Gallo, in *Arch. giur. circ.* 1975, 508.

2. (1) Definizione e classificazione delle strade. -

1. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente codice si definisce «strada» l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni (190), dei veicoli (140 ss.) e degli animali (184).

2. Le strade sono classificate (2-4 reg.), riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi (2):

- A-Autostrade (3);
- B-Strade extraurbane principali (3);
- C-Strade extraurbane secondarie;
- D-Strade urbane di scorrimento;

E-Strade urbane di quartiere;

F-Strade locali;

F bis - Itinerari ciclopedonali ⁽⁴⁾.

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

A-AUTOSTRADA: strada extraurbana o urbana a carreggiate (3, n. 7) indipendenti o separate da spartitraffico (3, n. 49) invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia (3, n. 16), eventuale banchina (3, n. 4) pavimentata a sinistra e corsia di emergenza (3, n. 15) o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso (3, n. 26) e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore (175) e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

B-STRADA EXTRAURBANA PRINCIPALE: strada a carreggiate (3, n. 7) indipendenti o separate da spartitraffico (3, n. 49) invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia (3, n. 16) e banchina pavimentata a destra (3, n. 4), priva di intersezioni a raso (3, n. 26), con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore (175); per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

C-STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA: strada ad unica carreggiata (3, n. 7) con almeno una corsia per senso di marcia (3, n. 16) e banchine (3, n. 4).

D-STRADA URBANA DI SCORRIMENTO: strada a carreggiate (3, n. 7) indipendenti o separate da spartitraffico (3, n. 49), ciascuna con almeno due corsie di marcia (3, n. 16), ed una eventuale corsia riservata (3, n. 17) ai mezzi pubblici, banchina (3, n. 4) pavimentata a destra e marciapiedi (3, n. 33), con le eventuali intersezioni a raso (3, n. 26) semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.

E-STRADA URBANA DI QUARTIERE: strada ad unica carreggiata (3, n. 7) con almeno due corsie (3, n. 12), banchine (3, n. 4) pavimentate e marciapiedi (3, n. 33); per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

F-STRADA LOCALE: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.

F bis - ITINERARIO CICLOPEDONALE: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada ⁽⁵⁾.

4. È denominata «strada di servizio» la strada affiancata ad una strada principale (autostrada, strada extraurbana principale, strada urbana di scorrimento) avente la funzione di consentire la sosta ed il raggruppamento degli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa, nonché il movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale stessa.

5. Per le esigenze di carattere amministrativo e con riferimento all'uso e alle tipologie dei collegamenti svolti, le strade, come classificate ai sensi del comma 2, si distinguono in strade «statali», «regionali», «provinciali», «comunali», secondo le indicazioni che seguono. Enti proprietari delle dette strade sono rispettivamente lo Stato, la regione, la provincia, il comune. [Per le strade destinate esclusivamente al traffico militare e denominate «strade militari», ente proprietario è considerato il comando della regione militare territoriale] ⁽⁶⁾.

6. Le strade extraurbane di cui al comma 2, lettere *B*, *C* ed *F*, si distinguono in:

A - Statali, quando: *a*) costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale; *b*) congiungono la rete viabile principale dello Stato con quelle degli Stati limitrofi; *c*) congiungono tra loro i capoluoghi di regione ovvero i capoluoghi di provincia situati in regioni diverse, ovvero costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali; *d*) allacciano alla rete delle strade statali i porti marittimi, gli aeroporti, i centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica; *e*) servono traffici interregionali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale.

B - Regionali, quando allacciano i capoluoghi di provincia della stessa regione tra loro o con il capoluogo di regione ovvero allacciano i capoluoghi di provincia o i comuni con la rete statale se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico.

C - Provinciali, quando allacciano al capoluogo di provincia capoluoghi dei singoli comuni della rispettiva provincia o più capoluoghi di comuni tra loro ovvero quando allacciano alla rete statale o regionale i capoluoghi di comune, se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico.

D - Comunali, quando congiungono il capoluogo del comune con le sue frazioni o le frazioni fra loro, ovvero congiungono il capoluogo con la stazione fer-

roviaria, tranviaria o automobilistica, con un aeroporto o porto marittimo, lacuale o fluviale, con interporti o nodi di scambio intermodale o con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale. Ai fini del presente codice, le strade «vicinali» sono assimilate alle strade comunali.

7. Le strade urbane di cui al comma 2, lettere D, E ed F sono sempre comunali quando siano situate nell'interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti.

8. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel termine indicato dall'art. 13, comma 5, procede alla classificazione delle strade statali ai sensi del comma 5, seguendo i criteri di cui ai commi 5, 6 e 7, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il consiglio di amministrazione dell'Azienda nazionale autonoma per le strade statali, le regioni interessate, nei casi e con le modalità indicate dal regolamento. Le regioni, nel termine e con gli stessi criteri indicati, procedono, sentiti gli enti locali, alle classificazioni delle strade ai sensi del comma 5. Le strade così classificate sono iscritte nell'archivio nazionale delle strade previsto dall'art. 226 (2 reg.).

9. Quando le strade non corrispondono più all'uso e alle tipologie di collegamento previste sono declassificate (3 reg.) dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dalle regioni, secondo le rispettive competenze, acquisiti i pareri indicati nel comma 8. I casi e la procedura per tale declassificazione sono indicati dal regolamento.

10. Le disposizioni di cui alla presente disciplina non modificano gli effetti del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377, emanato in attuazione della L. 8 luglio 1986, n. 349, in ordine all'individuazione delle opere sottoposte alla procedura di valutazione d'impatto ambientale.

10 bis. Resta ferma, per le strade e i veicoli militari, la disciplina specificamente prevista dal codice dell'ordinamento militare (7).

(1) *Sivedano gli artt. 2, 3 e 4 Reg. c.s.*

(2) *Ai fini degli articoli 589 bis e 590 bis c.p., l'art. 590 quinquies del medesimo codice, inserito dalla L. 23 marzo 2016, n. 41 (in vigore dal 25 marzo 2016), dispone che si intendono per strade extraurbane le strade di cui alle lettere A, B, C di questo comma e per strade di un centro urbano le strade di cui alle lettere D, E, F e F bis del medesimo comma.*

(3) *Siveda l'art. 4 del D.L. 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, nella L. 1° agosto 2002, n. 168, di cui si riporta il testo:*

«1. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di cui all'articolo 2, comma 2, lettere A e B, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, del medesimo decreto legislativo, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, sentito il Ministero delle infrastrut-

ture e dei trasporti, possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico, di cui viene data informazione agli automobilisti, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui agli articoli 142, 148 e 176 dello stesso decreto legislativo, e successive modificazioni (6). I predetti dispositivi o mezzi tecnici di controllo possono essere altresì utilizzati o installati sulle strade di cui all'articolo 2, comma 2, lettere C e D, del citato decreto legislativo, ovvero su singoli tratti di esse, individuati con apposito decreto del prefetto ai sensi del comma 2.

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

«3. Nei casi indicati dal comma 1, la violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o con analoghi dispositivi che, nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in tempi successivi, le modalità di svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati di immatricolazione del veicolo ovvero il responsabile della circolazione. Se vengono utilizzati dispositivi che consentono di accertare in modo automatico la violazione, senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti, gli stessi devono essere approvati od omologati ai sensi dell'articolo 45, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

«4. Nelle ipotesi in cui vengano utilizzati i mezzi tecnici o i dispositivi di cui al presente articolo, non vi è l'obbligo di contestazione immediata di cui all'articolo 200 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285».

(*) *Le parole: «di cui agli articoli 142 e 148 dello stesso decreto legislativo, e successive modificazioni» sono state così sostituite dalle attuali dall'art. 7, comma 9, del D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, nella L. 1 agosto 2003, n. 214.*

(4) *Questa lettera è stata aggiunta dall'art. 01, comma 1, lett. a), del D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, nella L. 1 agosto 2003, n. 214.*

(5) *Questa lettera è stata aggiunta dall'art. 01, comma 1, lett. b), del D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, nella L. 1 agosto 2003, n. 214.*

(6) *Questo periodo è stato abrogato dall'art. 2268, comma 1, del D.L.vo 15 marzo 2010, n. 66, a decorrere dal 9 ottobre 2010.*

(7) *Questo comma è stato aggiunto dall'art. 2128, comma 1, del D.L.vo 15 marzo 2010, n. 66, a decorrere dal 9 ottobre 2010.*

SOMMARIO:

- a) **Definizione di strada;**
- b) **Autostrade;**
- c) **Ente proprietario della strada;**
- d) **Tipi di strade;**
- e) **Definizione di marciapiede.**

a) Definizione di strada.

● La definizione di "strada", che comporta l'applicabilità della disciplina del relativo codice, non dipende dalla natura, pubblica o privata, della proprietà di una determinata area, bensì dalla sua destinazione ad uso pubblico, che ne giustifica la soggezione alle norme del codice della strada per evidenti ragioni di ordine pubblico e sicurezza collettiva. * Cass. civ., sez. II, 5 giugno 2018, n. 14367, in *Arch. giur. circ. ass. e resp.*, 10/2018, 820.

● L'art. 4 del D.L. 20 giugno 2002, n. 121 (convertito, con modificazioni, nella legge 1 agosto 2002, n. 168) demanda al prefetto l'individuazione delle strade sulle quali possono essere installati i mezzi di rilevamento a distanza della velocità, non essendo possibile procedere al fermo dei veicoli. L'individuazione delle strade, tuttavia, pur essendo ampiamente discrezionale, non deve mai prescindere da quella che è la valutazione del tratto stradale ex art. 2 c.d.s.. Ne consegue che solo in presenza di una strada urbana a scorrimento, "con spartitraffico centrale", è legittima la mancata contestazione immediata. * Cass. civ., sez. II, 14 giugno 2016, n. 12231.

● L'art. 2 c.s., nel fornire i criteri per la classificazione delle strade in funzione delle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali delle stesse, alla lett. B) descrive la strada extraurbana principale come strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchine pavimentate, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore, e con necessaria previsione di opportuni spazi per eventuali altre categorie di utenti, nonché di apposite aree con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione, e richiede, altresì, ai fini della classificazione della strada extraurbana come principale – con conseguente elevazione ai sensi dell'art. 142, comma primo, c.s., del limite massimo di velocità consentito nella percorrenza della stessa da 90 km. orari, vigente per le altre strade extraurbane, a 110 –, che essa sia contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine. In assenza di detti segnali, che costituiscono l'unico elemento di immediata percezione – al di là di una valutazione tecnica in ordine alle altre caratteristiche descritte, che non può essere rimessa all'utente della strada – idoneo ad autorizzare la percorrenza della strada stessa ad una velocità più elevata rispetto a quella massima consentita in via generale, la pur riscontrata sussistenza delle altre caratteristiche indicate dalla citata di-

sposizione non vale a consentire la classificazione della strada extraurbana come principale. * Cass. civ., sez. I, 10 gennaio 2005, n. 287, Monteverdi c. Prefettura Provincia di Perugia, in *Arch. giur. circ.* 2006, 276.

● Nell'ambito di applicazione dell'art. 101 del D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393, rientra anche il movimento che un veicolo compie all'interno di una piazzola di sosta per parcheggiare, o per altra ragione connessa alla sua funzione di mezzo di trasporto. Il concetto di «circolazione» è, infatti, comprensivo di ogni spostamento del veicolo per portarsi da un punto all'altro della sede stradale, per tale da intendersi, a mente dell'art. 2 del D.P.R. citato, il piano formato dalla carreggiata, dalle banchine, dai marciapiedi e dalle piste. * Cass. pen., sez. IV, 15 giugno 1994, n. 7024 (ud. 12 maggio 1994), Gallinella.

● Gli obblighi di manutenzione dell'ente pubblico, proprietario di una strada aperta al pubblico transito, al fine di evitare l'esistenza di pericoli occulti, si estendono alle banchine laterali, le quali, pur essendo normalmente precluse alla circolazione veicolare (a meno che non lo impongano esigenze del traffico), fanno parte della struttura della strada, essendo destinate al transito dei pedoni e, ove siano pavimentate, alla sosta di emergenza. Resta, invece, del tutto estraneo alla sede stradale e agli obblighi di manutenzione e segnalazione il ciglio eroso eventualmente esistente al di là della banchina (salvo l'eventuale striscia di margine di cui all'art. 107 D.P.R. n. 420 del 1959), con la conseguenza che l'ente proprietario della strada non risponde ai danni derivati a colui che imprudentemente lo abbia invaso in violazione dell'art. 104 c.s. * Cass. civ., sez. III, 16 aprile 1993, n. 4533, Alessi c. Anas - Azienda Nazionale Autonoma delle Strade, in *Arch. giur. circ.* 1993, 786.

● Ai fini dell'applicazione della normativa del codice della strada, approvato con D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393, nonché della normativa sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore di cui alla L. 24 dicembre 1969, n. 990, è indifferente la natura pubblica o privata dell'area aperta alla circolazione, essendo rilevante soltanto l'uso pubblico della stessa, per tale intendendosi l'apertura dell'area e della strada ad un numero indeterminato di persone e cioè la possibilità giuridicamente lecita di accesso da parte del pubblico, ossia di tutti i soggetti diversi dai titolari dei diritti sull'area stessa. * Cass. civ., sez. I, 7 maggio 1992, n. 5414, Prefetto Provincia di Viterbo c. Magrini ed altro.

● Ai fini dell'attribuzione della qualifica giuridica di strada è sufficiente che una via sia sogget-

ta permanentemente e abitualmente al transito di un numero indeterminato di veicoli e di pedoni, mentre non ha alcuna rilevanza che la via stessa sia priva di sbocco da un lato e sprovvista di segnaletica. * Cass. pen., sez. IV, 17 ottobre 1988, n. 10006 (ud. 8 luglio 1988), Ammirata.

● È pubblica la strada che colleghi due luoghi entrambi pubblici. (Nella specie la strada *de qua*, che collegava una via pubblica con gli ingressi degli impianti sportivi del comune, è stata ritenuta di natura pubblica). * Cass. pen., sez. IV, 26 febbraio 1988, n. 2622 (ud. 1 febbraio 1988), Giaché.

● L'elemento caratterizzante una strada pubblica è il transito abituale di un numero indeterminato ed indiscriminato di persone che si serve di essa per passarvi *uti cives* e non *uti singuli*. * Cass. pen., sez. IV, 25 giugno 1982, n. 6398 (ud. 16 novembre 1981), Orlandi. Conforme, Cass. pen., sez. IV, 15 maggio 1992, n. 5695, Maburzio, in *Arch. giur. circ.* 1992, 655.

● Una strada deve considerarsi pubblica quando, indipendentemente dalla denominazione, dall'inclusione nell'elenco delle strade comunali, dalla concreta configurazione o dalla specifica manutenzione, sia assoggettata di fatto all'uso della collettività, i cui componenti ne usufruiscono *uti cives*. * Cass. pen., sez. IV, 16 marzo 1982, n. 2759 (ud. 1 dicembre 1981), Viola.

● Il carattere pubblico di una strada non può essere desunto dal fatto che essa sia segnata nelle mappe catastali poiché queste indicano anche le strade private e non forniscono la dimostrazione del regime giuridico dei beni ivi riportati. * Cass. civ., sez. II, 11 luglio 1980, n. 4445, Pio c. Piumatti.

● Costituisce strada qualunque area di uso pubblico aperta alla circolazione dei pedoni, degli animali e dei veicoli. In difetto di tale requisito, non può presumersi tale la via di accesso ad un distributore di carburante, installato fuori di un centro abitato e in zona di proprietà privata e quindi non sono applicabili ai conducenti le norme di comportamento su strade pubbliche. È pertanto, estraneo alla nozione giuridica di strada l'elemento funzionale del collegamento tra diversi luoghi del territorio nazionale. * Cass. civ., **Sezioni Unite**, 9 maggio 1973, n. 1253.

b) Autostrade.

● Pur non avendo il proprietario (o il concessionario) di una autostrada uno specifico dovere di applicare lungo la stessa una rete di recinzioni, mancando in tal senso una esplicita previsione normativa, nondimeno, ove per sua autonoma valutazione, ovvero – nel caso del concessionario – per adempiere ad un obbligo verso il conceden-

te, egli abbia di fatto proceduto all'applicazione della rete protettiva, e tenuto alla sua manutenzione e, in ipotesi di rottura di essa, a segnalare la conseguente situazione di pericolo, ponendovi sollecito riparo. * Cass. civ., sez. III, 9 febbraio 1981, n. 800, Russo c. Soc. Autostrade Merid, in *Arch. giur. circ.* 1981, 94.

● Il pedaggio pagato dagli utenti delle autostrade costituisce la prestazione dovuta per usufruire di un pubblico servizio e non determina il sorgere di un rapporto contrattuale. La responsabilità del proprietario o del concessionario dell'autostrada per i danni derivati agli utenti in relazione alla sua manutenzione ha, pertanto, natura extracontrattuale. Il proprietario o concessionario dell'autostrada non ha uno specifico dovere di eseguire una recinzione della sede autostradale, che impedisca l'accesso di animali incontrollati. Nè tale dovere gli deriva dal principio del *neminem laedere*, il quale non importa di per sé il dovere di intervenire attivamente mediante un comportamento determinato non previsto da alcuna norma giuridica, ma si esaurisce nel dovere di improntare la propria condotta alle fondamentali ed elementari regole di cautela e prudenza in modo da non pregiudicare i diritti altrui. Il proprietario o concessionario dell'autostrada non risponde quindi del danno derivato ad un utente, durante la circolazione, in conseguenza della presenza di un animale incontrollato sulla sede autostradale. * Cass. civ., sez. I, 23 gennaio 1975, n. 260, in *Arch. giur. circ.* 1975, 496.

c) Ente proprietario della strada.

● I tratti delle strade statali, regionali o provinciali che attraversano il centro abitato di comuni con più di diecimila abitanti sono sempre di proprietà comunale, ai sensi dell'art. 2, settimo comma, d.l.vo 30 aprile 1992 n. 285 (codice della strada), a nulla rilevando che non sia avvenuta alcuna consegna formale dall'amministrazione regionale o provinciale a quella comunale, né che la giunta comunale non abbia adottato il provvedimento di individuazione dei suddetti tratti stradali ai sensi dell'art. 4, quarto comma, del Regolamento di esecuzione del codice della strada (d.p.r. 16 dicembre 1992 n. 495). * Cass. civ., sez. III, 2 marzo 2012, n. 3253, Comune di Ottaviano c. Provincia di Napoli, in *Arch. giur. circ.* n. 7-8/2012. [RV621446]

● La disciplina di cui all'art. 2051 c.c. si applica anche in tema di danni sofferti dagli utenti per la cattiva ed omessa manutenzione delle autostrade da parte dei concessionari, in ragione del particolare rapporto con la cosa che ad essi deriva

dai poteri effettivi di disponibilità e controllo sulle medesime, salvo che dalla responsabilità presunta a loro carico i concessionari si liberino fornendo la prova del fortuito, consistente non già nella dimostrazione dell'interruzione del nesso di causalità determinato da elementi esterni o dal fatto estraneo alla sfera di custodia (ivi compreso il fatto del danneggiato o del terzo), bensì anche dalla dimostrazione – in applicazione del principio di c.d. vicinanza alla prova – di aver espletato, con la diligenza adeguata alla natura e alla funzione della cosa, in considerazione delle circostanze del caso concreto, tutte le attività di controllo, di vigilanza e manutenzione su di essi gravanti in base a specifiche disposizioni normative e già del principio generale del *neminem laedere*, di modo che il sinistro appaia verificatosi per fatto non ascrivibile a sua colpa. (Nella specie, la S.C., sulla scorta dell'annunciato principio, ha rigettato il ricorso proposto e confermato la sentenza impugnata che aveva ritenuto configurabile la responsabilità da omessa custodia a carico del concessionario gestore di autostrada con riferimento ad incidente verificatosi per la presenza sulla sede autostradale di un cane che aveva tagliato la strada al veicolo del controricorrente sopraggiungente, con conseguente sbandamento e ribaltamento dello stesso in virtù della collisione con i cordoli laterali e la produzione di lesioni personali, senza che la ricorrente, sulla quale incombeva il relativo onere, fosse riuscita a dimostrare che l'immissione dell'animale era riconducibile ad ipotesi di caso fortuito, quale l'abbandono del cane in una piazzola dell'autostrada ovvero il taglio vandalico della rete di recinzione od, ancora, il suo abbattimento in conseguenza di precedente incidente, per il quale non era stato possibile intervenire tempestivamente adottando le necessarie cautele). * Cass. civ., sez. III, 2 febbraio 2007, n. 2308, Autostrada Torino-Milano Spa c. Gravetto, in *Arch. giur. circ.* 2007, 790. [RV594388]

● Ai proprietari, o concessionari, delle autostrade previste dall'art. 2 del vecchio e del nuovo codice della strada (D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393; D.L.vo 30 aprile 1992, n. 285), in considerazione della possibilità di svolgere un'adeguata attività di vigilanza, che sia in grado di impedire l'insorgere di cause di pericolo per gli utenti, in linea generale, è applicabile l'art. 2051 c.c., in riferimento alle situazioni di pericolo immanentemente connesse alla struttura o alle pertinenze dell'autostrada, essendo peraltro configurabile il caso fortuito in relazione a quelle provocate dagli stessi utenti, ovvero da una repentina e non specificamente prevedibile alterazione dello stato della cosa che, nonostante l'attività di controllo e la diligenza impiegata allo

scopo di garantire un intervento tempestivo, non possa essere rimossa o segnalata, per difetto del tempo strettamente necessario a provvedere. (Nella specie, la S.C. ha cassato la sentenza di merito, che aveva escluso l'applicabilità dell'art. 2051 c.c., in un caso di collisione di un'autovettura con una tanica che ingombrava la carreggiata e la cui presenza era stata segnalata ai responsabili della gestione del tratto di autostrada interessato). * Cass. civ., sez. III, 13 gennaio 2003, n. 298, Monaco c. Autostrade Spa, in *Arch. giur. circ.* 2003, 197.

● La responsabilità della P.A. ex art. 2043 c.c. per danni derivanti da insidie stradali postula che essa sia proprietaria della strada nella quale l'evento dannoso si è verificato. Pertanto, poiché le strade statali e provinciali continuano ad appartenere a tali enti, ai sensi dell'art. 7, lett. c) legge 11 febbraio 1958, n. 126, come modificato dall'art. 2 del nuovo codice della strada, anche nei tratti di attraversamento dei comuni con popolazione non superiore a diecimila abitanti, deve escludersi la responsabilità del comune di omissioni attinenti alla manutenzione di detti tratti di strada, facendo carico tale obbligo all'ente proprietario essendo limitate le attribuzioni dei comuni dalla legge 28 febbraio 1967, n. 105 alla sola installazione e gestione dei servizi urbani. * Cass. civ., sez. III, 19 dicembre 1996, n. 11361, Lauro c. Comune di Cicciano, in *Arch. giur. circ.* 1997, 333.

d) *Tipi di strade.*

● Presupposto indispensabile per l'applicazione delle norme preposte alla circolazione stradale è l'effettiva destinazione dell'area all'uso pubblico indipendentemente dallo stato di appartenenza di essa al demanio statale o comunale. (Fattispecie in tema di incidente verificatosi sulla rampa di accesso di un palazzo ministeriale). * Cass. pen., sez. IV, 27 febbraio 1976, n. 623, Palermi.

e) *Definizione di marciapiede.*

● Caratteristica essenziale del marciapiede è la sua destinazione al traffico pedonale e la sua sottrazione, attraverso il rialzo della sede stradale o altra delimitazione, a quello veicolare; non è pertanto sufficiente quest'ultimo presupposto di fatto atteso che il mero rialzo della sede stradale può perseguire scopi diversi da quello dell'esclusione del traffico veicolare (per essere – come nel caso di specie – destinato a parcheggio pubblico a pagamento) sicché in tale evenienza la parte rialzata non può considerarsi marciapiede e quindi la sosta abusiva su di essa non è assoggettata alla disciplina di quest'ultimo e non è, in particolare, assimilabile alla sosta abusiva su marciapiede.

* Cass. civ., sez. I, 26 giugno 1999, n. 6634, Barretti c. Prefetto di Udine, in *Arch. giur. circ.* 1999, 786. [RV528041]

3. ⁽¹⁾ ⁽²⁾ **Definizioni stradali e di traffico.** – 1. Ai fini delle presenti norme le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati:

1) **AREA DI INTERSEZIONE:** parte dell'intersezione a raso (3, n. 26), nella quale si intersecano due o più correnti di traffico.

2) **AREA PEDONALE:** zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni i comuni possono introdurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali ⁽³⁾.

3) **ATTRAVERSAMENTO PEDONALE:** parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli (191).

4) **BANCHINA:** parte della strada compresa tra il margine della carreggiata ed il più vicino tra i seguenti elementi longitudinali: marciapiede, spartitraffico, arginello, ciglio interno della cunetta, ciglio superiore della scarpata nei rilevati.

5) **BRACCIO DI INTERSEZIONE:** cfr. RAMO DI INTERSEZIONE.

6) **CANALIZZAZIONE:** insieme di apprestamenti destinati a selezionare le correnti di traffico per guidarle in determinate direzioni.

7) **CARREGGIATA:** parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli; essa è composta da una o più corsie di marcia ed, in genere, è pavimentata e delimitata da strisce di margine.

8) **CENTRO ABITATO:** insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine (4). Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada ⁽⁴⁾.

9) **CIRCOLAZIONE:** è il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada.

10) **CONFINE STRADALE:** limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea.

11) **CORRENTE DI TRAFFICO:** insieme di veicoli (corrente veicolare), o pedoni (corrente pedonale), che si muovono su una strada nello stesso senso di marcia su una o più file parallele, seguendo una determinata traiettoria.

12) **CORSIA:** parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli.

13) **CORSIA DI ACCELERAZIONE:** corsia specializzata per consentire ed agevolare l'ingresso ai veicoli sulla carreggiata.

14) **CORSIA DI DECELERAZIONE:** corsia specializzata per consentire l'uscita dei veicoli da una carreggiata in modo da non provocare rallentamenti ai veicoli non interessati a tale manovra.

15) **CORSIA DI EMERGENZA:** corsia, adiacente alla carreggiata, destinata alle soste di emergenza, al transito dei veicoli di soccorso ed, eccezionalmente, al movimento dei pedoni, nei casi in cui sia ammessa la circolazione degli stessi.

16) **CORSIA DI MARCIA:** corsia facente parte della carreggiata, normalmente delimitata da segnaletica orizzontale.

17) **CORSIA RISERVATA:** corsia di marcia destinata alla circolazione esclusiva di una o solo di alcune categorie di veicoli.

18) **CORSIA SPECIALIZZATA:** corsia destinata ai veicoli che si accingono ad effettuare determinate manovre, quali svolta, attraversamento, sorpasso, decelerazione, accelerazione, manovra per la sosta o che presentano basse velocità o altro.

19) **CUNETTA:** manufatto destinato allo smaltimento delle acque meteoriche o di drenaggio, realizzato longitudinalmente od anche trasversalmente all'andamento della strada.

20) **CURVA:** raccordo longitudinale fra due tratti di strada rettilinei, aventi assi intersecantisi, tali da determinare condizioni di limitata visibilità.

21) **FASCIA DI PERTINENZA:** striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale. È parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada.

22) **FASCIA DI RISPETTO:** striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili (16-18).

23) **FASCIA DI SOSTA LATERALE:** parte della strada adiacente alla carreggiata, separata da questa mediante striscia di margine discontinua e comprendente la fila degli stalli di sosta e la relativa corsia di manovra.

24) **GOLFO DI FERMATA:** parte della strada, esterna alla carreggiata, destinata alle fermate dei mezzi collettivi

di linea ed adiacente al marciapiede o ad altro spazio di attesa per i pedoni.

25) **INTERSEZIONE A LIVELLI SFALSATI**: insieme di infrastrutture (sovrappassi, sottopassi e rampe) che consente lo smistamento delle correnti veicolari fra rami di strade poste a diversi livelli.

26) **INTERSEZIONE A RASO** (o a LIVELLO): area comune a più strade, organizzata in modo da consentire lo smistamento delle correnti di traffico dall'una all'altra di esse.

27) **ISOLA DI CANALIZZAZIONE**: parte della strada, opportunamente delimitata e non transitabile, destinata a incanalare le correnti di traffico.

28) **ISOLA DI TRAFFICO**: cfr. ISOLA DI CANALIZZAZIONE.

29) **ISOLA SALVAGENTE**: cfr. SALVAGENTE.

30) **ISOLA SPARTITRAFFICO**: cfr. SPARTITRAFFICO.

31) **ITINERARIO INTERNAZIONALE**: strade o tratti di strade facenti parte degli itinerari così definiti dagli accordi internazionali.

32) **LIVELLETTA**: tratto di strada a pendenza longitudinale costante.

33) **MARCIAPIEDE**: parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni (20, 190).

34) **PARCHEGGIO**: area o infrastruttura posta fuori della carreggiata, destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli.

34 *bis*) **PARCHEGGIO SCAMBIATORE**: parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità (⁵).

35) **PASSAGGIO A LIVELLO**: intersezione a raso, opportunamente attrezzata e segnalata ai fini della sicurezza, tra una o più strade ed una linea ferroviaria o tranviaria in sede propria (44).

36) **PASSAGGIO PEDONALE** (cfr. anche MARCIAPIEDE): parte della strada separata dalla carreggiata, mediante una striscia bianca continua o una apposita protezione parallela ad essa e destinata al transito dei pedoni (190). Esso espleta la funzione di un marciapiede stradale, in mancanza di esso.

37) **PASSO CARRABILE**: accesso ad un'area laterale idonea allo stazionamento di uno o più veicoli.

38) **PIAZZOLA DI SOSTA**: parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli.

39) **PISTA CICLABILE**: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi (182).

40) **RACCORDO CONCAVO** (CUNETTA): raccordo tra due livellette (3, n. 32) contigue di diversa pendenza che si

intersecano al di sotto della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale concavo.

41) **RACCORDO CONVESSO** (DOSSO): raccordo tra due livellette (3, n. 32) contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sopra della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale convesso.

42) **RAMO DI INTERSEZIONE**: tratto di strada afferente una intersezione.

43) **RAMPA** (DI INTERSEZIONE): strada destinata a collegare due rami di un'intersezione.

44) **RIPA**: zona di terreno immediatamente sovrastante o sottostante le scarpate del corpo stradale rispettivamente in taglio o in riporto sul terreno preesistente alla strada.

45) **SALVAGENTE**: parte della strada, rialzata o opportunamente delimitata e protetta, destinata al riparo ed alla sosta dei pedoni, in corrispondenza di attraversamenti pedonali o di fermate dei trasporti collettivi.

46) **SEDE STRADALE**: superficie compresa entro i confini stradali. Comprende la carreggiata e le fasce di pertinenza.

47) **SEDE TRANVIARIA**: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei tram e dei veicoli assimilabili.

48) **SENTIERO** (o MULATTIERA o TRATTURO): strada a fondo naturale formatasi per effetto del passaggio di pedoni o di animali.

49) **SPARTITRAFFICO**: parte longitudinale non carrabile della strada destinata alla separazione di correnti veicolari.

50) **STRADA EXTRAURBANA**: strada esterna ai centri abitati.

51) **STRADA URBANA**: strada interna ad un centro abitato.

52) **STRADA VICINALE** (o PODERALE o di BONIFICA): strada privata fuori dai centri abitati ad uso pubblico.

53) **SVINCOLO**: intersezione a livelli sfalsati in cui le correnti veicolari non si intersecano tra loro.

53 *bis*) **UTENTE DEBOLE DELLA STRADA**: pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade (⁶).

54) **ZONA A TRAFFICO LIMITATO**: area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli (⁷).

55) **ZONA DI ATTESTAMENTO**: tratto di carreggiata, immediatamente a monte della linea di arresto, destinato all'accumulo dei veicoli in attesa di via libera e, generalmente, suddiviso in corsie specializzate separate da strisce longitudinali continue.

56) **ZONA DI PRESELEZIONE**: tratto di carreggiata, opportunamente segnalato, ove è consentito il cambio di

corsia affinché i veicoli possano incanalarsi nelle corsie specializzate.

57) ZONA DI SCAMBIO: tratto di carreggiata a senso unico, di idonea lunghezza, lungo il quale correnti di traffico parallele, in movimento nello stesso verso, possono cambiare la reciproca posizione senza doversi arrestare.

58) ZONA RESIDENZIALE: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

2. Nel regolamento sono stabilite altre definizioni stradali e di traffico di specifico rilievo tecnico (5 reg.).

(¹) Si veda l'art. 5 Reg. c.s.

(²) Si veda altresì l'art. 2 della L. 11 gennaio 2018, n. 2, recante sviluppo della mobilità in bicicletta, per cui si intende per:

a) «ciclovìa»: un itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura;

b) «rete cicloviaria»: l'insieme di diverse ciclovie o di segmenti di ciclovie raccordati tra loro, descritti, segnalati e legittimamente percorribili dal ciclista senza soluzione di continuità;

c) «via verde ciclabile» o «greenway»: pista o strada ciclabile in sede propria sulla quale non è consentito il traffico motorizzato;

d) «sentiero ciclabile o percorso natura»: itinerario in parchi e zone protette, sulle sponde di fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, dove è ammessa la circolazione delle biciclette;

e) «strada senza traffico»: strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquanta veicoli al giorno calcolata su base annua;

f) «strada a basso traffico»: strada con traffico motorizzato inferiore alla media di cinquecento veicoli al giorno calcolata su base annua senza punte superiori a cinquanta veicoli all'ora;

g) «strada 30»: strada urbana o extraurbana sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari o a un limite inferiore, segnalata con le modalità stabilite dall'articolo 135, comma 14, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495; è considerata «strada 30» anche la strada extraurbana con sezione della carreggiata non inferiore a tre metri riservata ai veicoli non a motore, eccetto quelli autorizzati, e sottoposta al limite di velocità di 30 chilometri orari.

Inoltre con riferimento ai parametri di traffico e sicurezza sono qualificati come ciclovie gli itinerari che comprendono una o più delle seguenti categorie:

a) le piste o corsie ciclabili, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 39), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dall'articolo 140, comma 7, del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495;

b) gli itinerari ciclopedonali, come definiti dall'articolo 2, comma 3, lettera F bis, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

c) le vie verdi ciclabili;

d) i sentieri ciclabili o percorsi natura;

e) le strade senza traffico e a basso traffico;

f) le strade 30;

g) le aree pedonali, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 2), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

h) le zone a traffico limitato, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 54), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

i) le zone residenziali, come definite dall'articolo 3, comma 1, numero 58), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

(³) Questo numero è stato così sostituito dall'art. 01, comma 2, lett. a), del D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, nella L. 1 agosto 2003, n. 214.

(⁴) Si veda la circolare 29 dicembre 1997, n. 6709, recante direttive in ordine all'individuazione dei tratti di strade statali, regionali e provinciali all'interno dei centri abitati.

(⁵) Questo numero è stato inserito dall'art. 01, comma 2, lett. b), del D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, nella L. 1 agosto 2003, n. 214.

(⁶) Questo numero è stato inserito dall'art. 01, comma 2, lett. c), del D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, nella L. 1 agosto 2003, n. 214.

(⁷) Si veda anche l'art. 19 del D.L. 16 dicembre 2016, n. 257.

SOMMARIO:

- a) **Crocevia (ora: Intersezione a raso);**
- b) **Piazzola di sosta, banchina e marciapiede;**
- c) **Curva e cunetta;**
- d) **Centro abitato;**
- e) **Passo carrabile;**
- f) **Strada vicinale;**
- g) **Tratturo (ora: Sentiero);**
- h) **Isola spartitraffico.**

a) Crocevia (ora: Intersezione a raso).

● Ai sensi dell'art. 102 codice della strada deve considerarsi crocevia l'area di intersezione o di confluenza di due o più strade aperte al pubblico indipendentemente dalla destinazione di una delle strade alla circolazione dei soli pedoni o di alcune categorie di veicoli. * Cass. pen., sez. IV, 17 aprile 1981, n. 3462 (ud. 18 febbraio 1981), Fusi, in *Arch. giur. circ.* 1981, 486.

b) Piazzola di sosta, banchina e marciapiede.

● La banchina rientra nella struttura della strada e pur essendo destinata normalmente alla circolazione dei pedoni, tuttavia, può essere usata dai veicoli per particolari esigenze di traffico e soprattutto al fine di evitare collisioni. * Cass. pen., sez. IV, 1 aprile 1988, n. 4139 (ud. 18 marzo 1988), Scollo.

● Il ciglio erboso esistente al lato della strada non può essere considerato «banchina» e, come tale, destinato obbligatoriamente al transito dei

pedoni. * Cass. pen., sez. IV, 10 marzo 1982, n. 2612 (ud. 11 gennaio 1982), Ledda.

● L'area di parcheggio o sosta d'un autoveicolo immediatamente confinante con la pubblica strada, soprattutto se posta allo stesso livello, quando risulti priva di recinzione o riparo protettivo o cartello ben visibile, mezzi tutti idonei ad impedire l'accesso a persone e altrui veicoli, deve essere considerato come una strada di uso pubblico, ancorché risulti di proprietà privata o avuta in uso o concessione esclusivi. Ciò deve ritenersi ai fini dell'applicazione delle norme sull'obbligatorietà dell'assicurazione per la responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli, in quanto deve prevalere il criterio della pratica utilizzazione o utilizzabilità dell'area sull'altro della proprietà o disponibilità. (Fattispecie relativa ad autoveicolo in sosta e non assicurato). * Cass. pen., sez. III, 21 marzo 1974, Castiglia.

c) *Curva e cunetta.*

● Per curva va inteso ogni tratto stradale con visibilità alterata, e cioè non pari a quella del normale rettilineo, indipendentemente dal grado dell'alterazione. * Cass. pen., sez. II, 16 ottobre 1979, n. 8414 (ud. 29 marzo 1979, n. 701), Tassi, in *Arch. giur. circ.* 1980, 213.

d) *Centro abitato.*

● In tema di circolazione stradale, nell'assenza di specifico provvedimento dell'ente proprietario della strada, l'accertamento sul se ricorrano le condizioni di cui all'art. 103, primo comma, cod. strad. (T.U. 15 giugno 1959, n. 393), con riferimento alla nozione fornita dall'art. 2, primo comma, detto codice, è da ritenersi strettamente di merito, per essere subordinato alla valutazione degli elementi (acquisiti in causa) idonei e sufficienti a qualificare un determinato tratto di strada siccome centro abitato, vale a dire un «insieme continuo di edifici, strade ed aree». * Cass. pen., sez. IV, 1 dicembre 1988, n. 11778 (ud. 4 novembre 1988), Sali.

e) *Passo carrabile.*

● Deve considerarsi passo carrabile il varco del marciapiede ove sussista la materiale possibilità di passaggio di veicoli. Ove tale passaggio non sia possibile, il varco non può ritenersi passo carrabile neanche se sia intervenuta una concessione amministrativa. In tale ultimo caso non viola l'art. 115, comma quinto, lett. b) cod. strad., il conducente che abbia lasciato in sosta il veicolo innanzi ad uno di tali varchi. * Cass. pen., sez. IV, 9 marzo 1966, Mazzocca.

● Ai fini del divieto di sosta allo sbocco del passo carrabile, sancito dall'art. 115, comma

quinto, lett. b), cod. strad., non costituisce passo carrabile il piano inclinato esistente in una piazza, davanti al portale di una chiesa; né essa può considerarsi marciapiede. * Cass. pen., sez. IV, 16 ottobre 1962, Savasta.

f) *Strada vicinale.*

● La classificazione di una strada come "interpodereale" non è elemento decisivo per escludere che essa sia di uso pubblico, mentre la sua mancata classificazione fra quelle statali, provinciali e comunali non preclude al giudice di ritenere l'uso pubblico di essa ai fini dell'applicazione della disciplina normativa sulla circolazione stradale ai sensi dell'art. 2 cod. strad. * Cass. pen., sez., IV, 30 marzo 1984, n. 2939 (ud. 18 novembre 1983).

● Le strade vicinali – caratterizzate come tali dalla servitù di uso pubblico che su di esse grava – non cessano per ciò di costituire oggetto di proprietà privata, con la conseguenza che la loro riparazione e conservazione spettano normalmente ai proprietari, limitandosi l'ente pubblico a intervenire solo in caso di loro inazione e spettando, invece, allo stesso un'ingerenza straordinaria, che si concreta in poteri di polizia e di regolamentazione della circolazione, dell'ordine e della sorveglianza. * Cass. civ., sez. II, 16 maggio 1981, n. 3218, Maccarone c. Leotta.

● Affiché una strada vicinale (il cui suolo sia di proprietà privata) sia soggetta ad uso pubblico, non è sufficiente che essa sia adibita al transito di persone diverse dal proprietario, né che possa servire da collegamento tra fondi privati e località di uso comune, ma occorre la sua destinazione a soddisfare le esigenze di una comunità di persone, che, anche se non organizzate in un ente territoriale, si presentino tuttavia come una collettività indeterminata di individui che usano quella strada – oggettivamente idonea a conseguire fini di pubblico interesse corrispondenti a quelli cui servono i beni demaniali – non *uti singuli*, bensì *uti cives*, in quanto titolari di un interesse di carattere generale. * Cass. civ., sez. II, 19 febbraio 1981, n. 1030, Maringo c. Russo.

g) *Tratturo (ora: Sentiero).*

● L'art. 2 della legge regionale (Liguria) n. 348 del 1992 (il quale recita: «la presente legge disciplina la circolazione dei mezzi motorizzati nelle aree al di fuori delle strade pubbliche e private, anche a fondo naturale o stabilizzato, intendendo elementi costituenti le strade oltre alla carreggiata, la banchina e la cunetta, le aree adiacenti utilizzate per la sosta, il parcheggio e per l'inversione di marcia nonché le piazzuole di intersecazione») non ha ad

oggetto solo strade costruite dall'uomo, quali la carreggiata, la banchina o la cunetta – che caratterizzano un impianto stradale organizzato per interagire con il territorio in modo scientifico – bensì anche strade a fondo naturale, che ben possono essere costituite mediante il calpestio di uomini o animali, senza essere state dall'uomo predisposte per la funzione in questione; come risulta confermato dall'art. 3 del D.L.vo 30 aprile 1992, n. 285 (in coerenza con la quale, in quanto norma statale, la legislazione secondaria in questione va in vero interpretata) che, nel precisare cosa deve intendersi per «strada», elenca anche il sentiero per l'appunto formatosi per il predetto calpestio. * Cass. civ., sez. I, 21 febbraio 2002, n. 2479, Brambilla ed altri c. Provincia di Imperia, in *Arch. giur. circ.* 2002, 466.

h) Isola spartitraffico.

● Alla luce di quella che è la disciplina di cui all'art. 3, n. 30 del codice della strada, la quale, nella definizione di “isola spartitraffico”, rinvia al n. 49 dello stesso articolo il quale riguarda unicamente la nozione di “spartitraffico” inteso come “parte longitudinale non carrabile della strada destinata alla separazione delle correnti veicolari”, non risulta che le cosiddette “isole spartitraffico” debbano assumere una forma particolare tipizzata. * Cass. civ., sez. I, 15 febbraio 1999, n. 1219, Garzia c. Prefettura di Milano. [RV523211]

4. (1) (2) Delimitazione del centro abitato. – 1. Ai fini dell'attuazione della disciplina della circolazione stradale, il comune, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente codice, provvede con deliberazione della giunta alla delimitazione del centro abitato.

2. La deliberazione di delimitazione del centro abitato come definito dall'art. 3 è pubblicata all'albo pretorio per trenta giorni consecutivi; ad essa viene allegata idonea cartografia nella quale sono evidenziati i confini sulle strade di accesso.

(1) Si veda l'art. 5 Reg. c.s.

(2) A norma dell'art. 1, comma 112, della L. 4 agosto 2017, n. 124, gli impianti ubicati all'interno dei centri abitati, delimitati dai comuni ai sensi di questo articolo sono considerati incompatibili, in relazione agli aspetti di sicurezza della circolazione stradale, nei seguenti casi:

a) impianti privi di sede propria per i quali il rifornimento, tanto all'utenza quanto all'impianto stesso, avviene sulla carreggiata, come definita all'articolo 3, comma 1, numero 7), del codice della strada;

b) impianti situati all'interno di aree pedonali, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, numero 2), del codice della strada.

A norma dell'art. 1, comma 113, della L. 4 agosto 2017, n. 124, gli impianti ubicati all'esterno dei centri abitati, delimitati dai

comuni ai sensi dell'articolo 4 del codice della strada, sono considerati incompatibili, in relazione agli aspetti di sicurezza della circolazione stradale, nei seguenti casi:

a) impianti ricadenti in corrispondenza di biforcazioni di strade di uso pubblico (incroci ad Y) e ubicati sulla cuspidi degli stessi, con accessi su più strade pubbliche;

b) impianti ricadenti all'interno di curve aventi raggio minore o uguale a metri cento, salvo si tratti di unico impianto in comuni montani;

c) impianti privi di sede propria per i quali il rifornimento, tanto all'utenza quanto all'impianto stesso, avviene sulla carreggiata, come definita all'articolo 3, comma 1, numero 7), del codice della strada.

5. (1) (2) Regolamentazione della circolazione in generale. – 1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può impartire ai prefetti e agli enti proprietari delle strade (2) le direttive per l'applicazione delle norme concernenti la regolamentazione della circolazione (6, 8 reg.) sulle strade di cui all'art. 2 (3).

2. In caso di inosservanza di norme giuridiche, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può diffidare gli enti proprietari ad emettere i relativi provvedimenti. Nel caso in cui gli enti proprietari non ottemperino nel termine indicato, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dispone, in ogni caso di grave pericolo per la sicurezza, l'esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti degli enti medesimi (6 reg.).

3. I provvedimenti per la regolamentazione della circolazione sono emessi dagli enti proprietari, attraverso gli organi competenti a norma degli artt. 6 e 7, con ordinanze motivate e rese note al pubblico mediante i prescritti segnali. [Contro i provvedimenti emessi dal comando militare territoriale di regione è ammesso ricorso gerarchico al Ministro della difesa (37)] (4).

(1) Si veda l'art. 6 Reg. c.s.

(2) Si veda il D.M. 28 giugno 2011, recante disposizioni sull'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale (G. U. Serie gen. - n. 233 del 6 ottobre 2011).

(3) Si veda la direttiva 28 febbraio 1997, n. 1156, recante caratteristiche della segnaletica da utilizzare per la numerazione dei cavalcavia sulle autostrade e sulle strade statali di rilevanza internazionale.

(4) Questo periodo è stato abrogato dall'art. 2268, comma 1, del D.L.vo 15 marzo 2010, n. 66, a decorrere dal 9 ottobre 2010.

● L'ordinanza sindacale che, emanata ex art. 5 c.s., impartisca prescrizioni volte ad evitare «turbativa alla circolazione stradale mediante fermata o arresto anche temporaneo del veicolo», tenuto conto dell'afflusso in alcune zone della città di conducenti di veicoli richiamati dalla presenza di prostitute, deve essere resa nota al pubblico mediante i prescritti segnali, a nulla rilevando che

la reale finalità sottesa all'emissione del provvedimento sia propriamente quella di creare difficoltà all'esercizio del meretricio. * Cass. civ., sez. I, 7 ottobre 2004, n. 19995, Comune di Alessandria c. C.A., in *Arch. giur. circ.* 2005, 19.

6. (1) (2) Regolamentazione della circolazione fuori dei centri abitati. – 1. Il prefetto, per motivi di sicurezza pubblica o inerenti alla sicurezza della circolazione, di tutela della salute, nonché per esigenze di carattere militare può, conformemente alle direttive del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (5), sospendere temporaneamente la circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti sulle strade o su tratti di esse. Il prefetto, inoltre, nei giorni festivi o in particolari altri giorni fissati con apposito calendario, da emanarsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, può vietare la circolazione dei veicoli adibiti al trasporto di cose. Nel regolamento sono stabilite le condizioni ed eventuali deroghe.

2. Il prefetto stabilisce, anno per anno, le opportune prescrizioni per il transito periodico di armenti e di greggi (184) determinando, quando occorra, gli itinerari e gli intervalli di tempo e di spazio.

[3. Per le strade militari i poteri di cui ai commi 1 e 2 sono esercitati dal comandante della regione militare territoriale] (3).

4. L'ente proprietario della strada (2) può, con l'ordinanza di cui all'art. 5, comma 3:

a) disporre, per il tempo strettamente necessario, la sospensione della circolazione di tutte o di alcune categorie di utenti per motivi di incolumità pubblica ovvero per urgenti e improrogabili motivi attinenti alla tutela del patrimonio stradale o ad esigenze di carattere tecnico;

b) stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade;

c) riservare corsie, anche protette, a determinate categorie di veicoli, anche con guida di rotaie, o a veicoli destinati a determinati usi;

d) vietare o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli (157);

e) prescrivere che i veicoli siano muniti ovvero abbiano a bordo mezzi antisdruciolevoli o pneumatici invernali idonei alla marcia su neve o su ghiaccio (4);

f) vietare temporaneamente la sosta su strade o tratti di strade per esigenze di carattere tecnico o di pulizia, rendendo noto tale divieto con i prescritti segnali

non meno di quarantotto ore prima ed eventualmente con altri mezzi appropriati;

[f bis] prescrivere al di fuori dei centri abitati, in previsione di manifestazioni atmosferiche nevose di rilevante intensità, l'utilizzo esclusivo di pneumatici invernali, qualora non sia possibile garantire adeguate condizioni di sicurezza per la circolazione stradale e per l'incolumità delle persone mediante il ricorso a soluzioni alternative] (5).

5. Le ordinanze di cui al comma 4 sono emanate:

a) per le strade e le autostrade statali, dal capo dell'ufficio periferico dell'A.N.A.S. competente per territorio (6);

b) per le strade regionali, dal presidente della giunta;

c) per le strade provinciali, dal presidente della provincia;

d) per le strade comunali e le strade vicinali, dal sindaco;

[e) per le strade militari, dal comandante della regione militare territoriale] (7).

6. Per le strade e le autostrade in concessione, i poteri dell'ente proprietario della strada (2) sono esercitati dal concessionario, previa comunicazione all'ente concedente. In caso di urgenza, i relativi provvedimenti possono essere adottati anche senza la preventiva comunicazione al concedente, che può revocare gli stessi.

7. Nell'ambito degli aeroporti aperti al traffico aereo civile e nelle aree portuali, la competenza a disciplinare la circolazione delle strade interne aperte all'uso pubblico è riservata rispettivamente al direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio e al comandante di porto capo di circondario, i quali vi provvedono a mezzo di ordinanze, in conformità alle norme del presente codice. Nell'ambito degli aeroporti ove le aerostazioni siano affidate in gestione a enti o società, il potere di ordinanza (8 reg.) viene esercitato dal direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio, sentiti gli enti e le società interessati (8).

8. Le autorità che hanno disposto la sospensione della circolazione di cui ai commi 1 e 4, lett. a) e b), possono accordare, per esigenze gravi e indifferibili o per accertate necessità, deroghe o permessi, subordinati a speciali condizioni e cautele.

9. Tutte le strade statali sono a precedenza (145), salvo che l'autorità competente disponga diversamente in particolari intersezioni in relazione alla classifica di cui all'art. 2, comma 2. Sulle altre strade o tratti di strade la precedenza è stabilita dagli enti proprietari sulla base della classificazione di cui all'art. 2, comma 2. In caso di controversia decide, con proprio decreto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. La pre-

cedenza deve essere resa nota con i prescritti segnali da installare a cura e spese dell'ente proprietario della strada che ha la precedenza.

10. L'ente proprietario della strada a precedenza, quando la intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, può, con ordinanza, prescrivere ai conducenti l'obbligo di fermarsi prima di immettersi sulla strada a precedenza (145).

11. Quando si tratti di due strade entrambe a precedenza (145), appartenenti allo stesso ente, l'ente deve stabilire l'obbligo di dare la precedenza ovvero anche l'obbligo di arrestarsi all'intersezione; quando si tratti di due strade a precedenza appartenenti a enti diversi, gli obblighi suddetti devono essere stabiliti di intesa fra gli enti stessi. Qualora l'accordo non venga raggiunto, decide con proprio decreto il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

12. Chiunque non ottempera ai provvedimenti di sospensione della circolazione emanati a norma dei commi 1 e 3 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 173 a € 695. Se la violazione è commessa dal conducente di un veicolo adibito al trasporto di cose, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da € 431 a € 1.734. In questa ultima ipotesi dalla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida (218) per un periodo da uno a quattro mesi, nonché della sospensione della carta di circolazione (217) del veicolo per lo stesso periodo ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

13. Chiunque viola le prescrizioni di cui al comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 26 a € 102.

14. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti e limitazioni previsti nel presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 87 a € 345. Nei casi di sosta vietata la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da € 42 a € 173; qualora la violazione si prolunghi oltre le ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore per il quale si protrae la violazione.

15. Nelle ipotesi di violazione del comma 12 l'agente accertatore intima al conducente di non proseguire il viaggio finché non spira il termine del divieto di circolazione; egli deve, quando la sosta nel luogo in cui è stata accertata la violazione costituisce intralcio alla circolazione, provvedere a che il veicolo sia condotto in un luogo vicino in cui effettuare la sosta. Di quanto sopra è fatta menzione nel verbale di contestazione (200). Durante la sosta la responsabilità del veicolo e

del relativo carico rimane al conducente. Se le disposizioni come sopra impartite non sono osservate, la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente (218) è da due a sei mesi.

PUNTI

Per le infrazioni indicate da questo articolo, con riferimento all'art. 146, comma 2, ad eccezione dei segnali stradali di divieto di sosta e fermata, il punteggio della patente sarà decurtato di:

art. 146, comma 2

2

La decurtazione dei punti è prevista anche per i conducenti muniti di certificato di idoneità alla guida. I punti riportati per ogni singola violazione sono raddoppiati se le violazioni sono commesse entro i primi 3 anni dal rilascio della patente, per le patenti rilasciate successivamente al 1° ottobre 2003 a soggetti che non siano già titolari di altra patente di categoria B o superiore.

(¹) Si vedano gli artt. 7 e 8 Reg. c.s.

(²) Si veda il D.M. 4 dicembre 2018, recante direttive e calendario per le limitazioni alla circolazione stradale fuori dai centri abitati per l'anno 2019.

(³) Questo comma è stato abrogato dall'art. 2268, comma 1, del D.L. vo 15 marzo 2010, n. 66, a decorrere dal 9 ottobre 2010.

(⁴) Questa lettera è stata così sostituita dall'art. 1, comma 1, della L. 29 luglio 2010, n. 120.

(⁵) Questa lettera, aggiunta dall'art. 8, comma 9 quater, del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, nella L. 17 dicembre 2012, n. 221, è stata soppressa dal medesimo articolo, così come modificato dall'art. 1, comma 223, lett. a), della L. 24 dicembre 2012, n. 228.

(⁶) A norma dell'art. 1, comma 1, lett. b), del D.L. vo 2 settembre 1997, n. 320, a decorrere dal 1° luglio 1998 sono delegate alle province autonome di Trento e di Bolzano, per il rispettivo territorio, le funzioni in materia di viabilità stradale dello Stato quale ente proprietario e dell'Ente nazionale per le strade (ANAS), comprese quelle di cui all'art. 2 del D.L. vo 26 febbraio 1994, n. 143, escluse le autostrade.

(⁷) Questa lettera è stata abrogata dall'art. 2268, comma 1, del D.L. vo 15 marzo 2010, n. 66, a decorrere dal 9 ottobre 2010.

(⁸) Si veda l'art. 1, commi 1-4 della L. 22 marzo 2012, n. 33 di cui si riporta il testo:

«Al fine di gestire i flussi veicolari in entrata e in uscita negli aeroporti aperti al traffico civile, la direzione aeroportuale dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) competente per territorio, sentita la società o ente di gestione aeroportuale, a salvaguardia della sicurezza della circolazione, dell'accessibilità, della fruibilità e della sicurezza dell'utenza, può, con ordinanza adottata ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive

modificazioni, istituire corsie o aree nelle quali è limitato l'accesso o la permanenza, tenendo conto delle specifiche caratteristiche infrastrutturali e del traffico dell'aeroporto.

«Le limitazioni all'accesso e al tempo di permanenza nelle corsie o nelle aree determinate con le ordinanze di cui al presente articolo sono indicate mediante apposita segnaletica stradale. Il controllo dell'accesso e del tempo di permanenza nelle suddette aree può essere eseguito anche mediante apparecchiature o dispositivi elettronici omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico, ai sensi delle norme vigenti.

«Chiunque viola le limitazioni disposte con le ordinanze di cui al presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 39 a euro 159 (*) per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 83 a euro 328 (*) per i restanti veicoli.

«L'accertamento delle violazioni dei limiti di accesso o di permanenza nelle corsie o aree di cui al comma 1 può essere effettuato anche mediante le apparecchiature o i dispositivi di cui al comma 2, direttamente gestiti dagli organi di polizia stradale che svolgono servizio in ambito aeroportuale, in conformità alle norme vigenti. In tale caso la contestazione immediata non è necessaria e per il procedimento sanzionatorio relativo alle violazioni delle ordinanze di cui al presente articolo si applicano le norme del titolo VI del citato codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, e successive modificazioni.»

(*) Importi aggiornati con il D.M. 27 dicembre 2018.

SOMMARIO:

- a) **Circolazione in luoghi appartenenti al demanio marittimo;**
- b) **Poteri del prefetto;**
- c) **Poteri dell'ente proprietario della strada e del concessionario.**

a) Circolazione in luoghi appartenenti al demanio marittimo.

● Anche la spiaggia può essere aperta alla circolazione dei veicoli, nonostante la sua naturale destinazione non sempre si concili con tale uso, ammettendo il vigente codice della strada la regolamentazione della circolazione in luoghi facenti parte del demanio marittimo, con l'indicazione degli organi competenti a provvedere. (Fattispecie relativa a provvedimento di responsabilità per il reato di omicidio colposo in pregiudizio di soggetto che, percorrendo a bordo di un motociclo un tratto di spiaggia, su cui non vi erano divieti di accesso con tale mezzo, aveva urtato contro una fune non segnalata, posta ad una certa altezza del suolo per fermare un'imbarcazione, tirata a secco). * Cass. pen., sez. IV, 15 gennaio 1997, n. 190 (ud. 10 dicembre 1996), Pergola. [RV207155]

b) Poteri del prefetto.

● L'intimazione di non proseguire il viaggio in violazione della sospensione disposta dal prefet-

to, impartita dall'agente accertatore al conducente, non è dotata di autonomia rispetto al provvedimento prefettizio, costituendone una necessaria integrazione nei confronti degli utenti della strada, ignari del generale divieto, e per tal via resi edotti dell'emanazione del medesimo; conseguentemente priva di autonomia precettiva e sanzionatoria è anche la previsione dell'inosservanza dell'intimazione compiuta dall'agente accertatore che va ricondotta alla fattispecie dell'inottemperanza al provvedimento prefettizio ed alla relativa disciplina sanzionatoria. * Cass. pen., sez. I, 28 marzo 1997, n. 2965 (ud. 11 febbraio 1997), P.M. in proc. Bruno. [RV207223]

● Il decreto prefettizio deliberativo – attuativo dei provvedimenti ministeriali di divieto della circolazione di autotrasporti in determinati giorni deve, da un canto, essere preceduto dalle forme di pubblicazione proprie degli atti amministrativi e, dall'altro, essere seguito dalla adeguata pubblicità – informazione che gli odierni strumenti di comunicazione consentono, senza alcun bisogno di ricorrere alla pubblicità per il tramite di segnaletica stradale, adottabile solo per i divieti afferenti una singola strada. * Cass. civ., sez. I, 25 novembre 1996, n. 10403, Concilio c. Prefetto Salerno. [RV500767]

c) Poteri dell'ente proprietario della strada e del concessionario.

● In materia di viabilità e circolazione stradale, è legittimo il provvedimento con il quale l'Anas, impone il divieto di sosta in un tratto di strada statale dove esistono oltre a due pubblici servizi anche coesistenti insediamenti abitativi, al fine di garantire il buon uso della strada unitamente alla tutela della sicurezza del traffico e della incolumità dei pedoni qualora la sosta dei mezzi, talvolta anche in doppia posizione, provoca una rilevante invasione della carreggiata stradale su entrambe le corsie, riducendo le parti di carreggiata transitabile ad una larghezza insufficiente sì da provocare una situazione pericolosa sia per il transito dei pedoni sia per quello dei veicoli. * Cons. Stato, sez. IV, 16 giugno 1987, n. 361, Anas c. Margueret, in *Arch. giur. circ.* 1989, 124.

7. (1) Regolamentazione della circolazione nei centri abitati. – 1. Nei centri abitati (3, n. 8) i comuni possono, con ordinanza del sindaco:

- a) adottare i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1, 2 e 4;
- b) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del

patrimonio artistico, ambientale e naturale, conformemente alle direttive impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (5), sentiti, per le rispettive competenze, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, [il Ministro per i problemi delle aree urbane] (2) ed il Ministro per i beni culturali e ambientali;

c) stabilire la precedenza (145) su determinate strade o tratti di strade, ovvero in una determinata intersezione, in relazione alla classificazione di cui all'art. 2, e, quando la intensità o la sicurezza del traffico lo richiedano, prescrivere ai conducenti, prima di immettersi su una determinata strada, l'obbligo di arrestarsi all'intersezione e di dare la precedenza a chi circola su quest'ultima;

d) riservare limitati spazi alla sosta (157) dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, dei vigili del fuoco, dei servizi di soccorso, nonché di quelli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria, munite del contrassegno speciale (188), ovvero a servizi di linea per lo stationamento ai capilinea;

e) stabilire aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli (157);

f) stabilire, previa deliberazione della giunta, aree destinate al parcheggio (157) sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe in conformità alle direttive del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane (2);

g) prescrivere orari e riservare spazi per i veicoli di categoria N, ai sensi della lettera c) del comma 2 dell'articolo 47, utilizzati per il carico e lo scarico di cose (2);

h) istituire le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio delle autocaravan di cui all'art. 185;

ì) riservare strade alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto, al fine di favorire la mobilità urbana.

2. I divieti di sosta si intendono imposti dalle ore 8 alle ore 20, salvo che sia diversamente indicato nel relativo segnale.

3. Per i tratti di strade non comunali che attraversano centri abitati, i provvedimenti indicati nell'art. 6, commi 1 e 2, sono di competenza del prefetto e quelli indicati nello stesso articolo, comma 4, lett. a), sono di competenza dell'ente proprietario della strada (2). I provvedimenti indicati nello stesso comma 4, lettere b), c), d), e) ed f) sono di competenza del comune, che li adotta sentito il parere dell'ente proprietario della strada.

4. Nel caso di sospensione della circolazione per motivi di sicurezza pubblica o di sicurezza della circolazione

o per esigenze di carattere militare, ovvero laddove siano stati stabiliti obblighi, divieti o limitazioni di carattere temporaneo o permanente, possono essere accordati, per accertate necessità, permessi subordinati a speciali condizioni e cautele. Nei casi in cui sia stata vietata o limitata la sosta, possono essere accordati permessi subordinati a speciali condizioni e cautele ai veicoli riservati a servizi di polizia e a quelli utilizzati dagli esercenti la professione sanitaria, nell'espletamento delle proprie mansioni, nonché dalle persone con limitata o impedita capacità motoria, muniti del contrassegno speciale (188).

5. Le caratteristiche, le modalità costruttive, la procedura di omologazione e i criteri di installazione e di manutenzione dei dispositivi di controllo di durata della sosta sono stabiliti con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, [di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane] (2).

6. Le aree destinate al parcheggio devono essere ubicate fuori della carreggiata e comunque in modo che i veicoli parcheggiati non ostacolino lo scorrimento del traffico.

7. I proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento nonché a interventi per il finanziamento del trasporto pubblico locale e (2) per migliorare la mobilità urbana.

8. Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lett. f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 «area pedonale» e «zona a traffico limitato», nonché per quelle definite «A» (2) dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico.

9. I comuni, con deliberazione della giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali (3, n. 2) e le zone a traffico limitato (3, n. 54) tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio (2). In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco,

ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della giunta. Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8. I comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma. Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale entro un anno dall'entrata in vigore del presente codice, sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, nonché le modalità di riscossione del pagamento e le categorie dei veicoli esentati ⁽⁸⁾.

9 bis. Nel delimitare le zone di cui al comma 9 i comuni consentono, in ogni caso, l'accesso libero a tali zone ai veicoli a propulsione elettrica o ibrida ⁽⁹⁾.

10. Le zone di cui ai commi 8 e 9 sono indicate mediante appositi segnali.

11. Nell'ambito delle zone di cui ai commi 8 e 9 e delle altre zone di particolare rilevanza urbanistica nelle quali sussistono condizioni ed esigenze analoghe a quelle previste nei medesimi commi, i comuni hanno facoltà di riservare, con ordinanza del sindaco, superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso.

12. Per le città metropolitane le competenze della giunta e del sindaco previste dal presente articolo sono esercitate rispettivamente dalla giunta metropolitana e dal sindaco metropolitano.

13. Chiunque non ottemperi ai provvedimenti di sospensione o divieto della circolazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 87 a € 345.

13 bis. Chiunque, in violazione delle limitazioni previste ai sensi della lettera b) del comma 1, circola con veicoli appartenenti, relativamente alle emissioni inquinanti, a categorie inferiori a quelle prescritte, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 168 a € 679 e, nel caso di reiterazione della violazione nel biennio, alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI ⁽¹⁰⁾.

14. Chiunque viola gli altri obblighi, divieti o limitazioni previsti nel presente articolo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 42 a € 173. La violazione del divieto di circolazione nelle corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto, nelle aree pedonali e nelle zone a traffico limitato è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 83 a € 333 ⁽¹¹⁾.

15. Nei casi di sosta vietata, in cui la violazione si prolunghi oltre le ventiquattro ore, la sanzione amministrativa pecuniaria è applicata per ogni periodo di ventiquattro ore, per il quale si protrae la violazione. Se si tratta di sosta limitata o regolamentata, la sanzione amministrativa è del pagamento di una somma da € 26 a € 102 e la sanzione stessa è applicata per ogni periodo per il quale si protrae la violazione.

15 bis. Salvo che il fatto costituisca reato, coloro che esercitano senza autorizzazione, anche avvalendosi di altre persone, ovvero determinano altri ad esercitare senza autorizzazione l'attività di parcheggiatore o guardiamacchine sono puniti con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 771 ad euro 3.101. Se nell'attività sono impiegati minori, o se il soggetto è già stato sanzionato per la medesima violazione con provvedimento definitivo, si applica la pena dell'arresto da sei mesi a un anno e dell'ammenda da 2.000 a 7.000 euro. È sempre disposta la confisca delle somme percepite, secondo le modalità indicate al titolo VI, capo I, sezione II ⁽¹²⁾.

⁽¹⁾ Si veda l'art. 12 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, nella L. 4 agosto 2006, n. 248, di cui si riporta il testo:

«12. (Disposizioni in materia di circolazione dei veicoli e di trasporto comunale e intercomunale). 1. Fermi restando i principi di universalità, accessibilità ed adeguatezza dei servizi pubblici di trasporto locale ed al fine di assicurare un assetto maggiormente concorrenziale delle connesse attività economiche e di favorire il pieno esercizio del diritto dei cittadini alla mobilità, i comuni possono prevedere che il trasporto di linea di passeggeri accessibile al pubblico, in ambito comunale e intercomunale, sia svolto, in tutto il territorio o in tratte e per tempi predeterminati, anche dai soggetti in possesso dei necessari requisiti tecnico-professionali, fermi restando la disciplina di cui al comma 2 ed il divieto di disporre finanziamenti in qualsiasi forma a favore dei predetti soggetti. Il comune sede di scalo ferroviario, portuale o aeroportuale è comunque tenuto a consentire l'accesso allo scalo da parte degli operatori autorizzati ai sensi del presente comma da comuni del bacino servito.

«2. A tutela del diritto alla salute, alla salubrità ambientale ed alla sicurezza degli utenti della strada e dell'interesse pubblico ad una adeguata mobilità urbana, gli enti locali disciplinano secondo modalità non discriminatorie tra gli operatori economici ed in conformità ai principi di sussidiarietà, proporzionalità e leale cooperazione, l'accesso, il transito e la fermata nelle diverse aree dei centri abitati di ciascuna categoria di veicolo, anche in relazione alle specifiche modalità di utilizzo in particolari contesti urbani e di traffico. Per ragioni di sicurezza della circolazione, possono altresì essere previste zone di divieto di fermata, anche limitato a fasce orarie. Le infrazioni possono essere rilevate senza contestazione immediata, anche mediante l'impiego di mezzi di rilevazione fotografica o telematica nel rispetto della normativa vigente in tema di riservatezza del trattamento dei dati personali».

⁽²⁾ I Ministeri dei trasporti e della navigazione, dei lavori pubblici e per i problemi delle aree urbane sono ora accorpati nel Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

⁽²⁾ A norma dell'art. 1, comma 901, della L. 28 dicembre 2015, n. 208, dal 1° luglio 2016 le disposizioni di cui al comma 4 dell'articolo 15 del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, in legge 17 dicembre 2012, n. 221, si applicano anche ai dispositivi di cui a questa lettera.

⁽⁴⁾ Questa lettera è stata così sostituita dall'art. 47 bis, comma 3, lett. a), del D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, nella L. 21 giugno 2017, n. 96.

⁽⁵⁾ Le parole: «e le somme eventualmente eccedenti ad interventi» sono state così sostituite dalle attuali: «nonché a interventi per il finanziamento del trasporto pubblico locale e» dall'art. 1, comma 451, della L. 27 dicembre 2013, n. 147.

⁽⁶⁾ Le zone definite «A» sono «le parti del territorio interessate da agglomerati urbani che rivestono carattere storico, artistico o di particolare pregio ambientale o da porzioni di essi, comprese le aree circostanti, che possono considerarsi parti integranti, per tali caratteristiche degli agglomerati stessi».

⁽⁷⁾ A norma dell'art. 19 del D.Lvo 16 dicembre 2016, n. 257, gli enti territoriali, con propri provvedimenti, consentono nelle aree a traffico limitato la circolazione dei veicoli alimentati a combustibili alternativi elettricità, idrogeno, gas naturale liquefatto-GNL, gas naturale compresso - GNC e gas di petrolio liquefatto - GPL, oppure una loro combinazione e dei veicoli a funzionamento ibrido bimodale e a funzionamento ibrido multimodale e, subordinatamente a opportune condizioni inerenti la protezione ambientale, escludono i predetti veicoli dai blocchi anche temporanei della circolazione. Entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il Governo, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, promuove la stipulazione di un'intesa in sede di conferenza Stato-città ed autonomie locali per assicurare una regolamentazione omogenea all'accesso alle aree a traffico limitato di veicoli alimentati a combustibili alternativi di cui al presente decreto e per la loro esclusione, subordinatamente al rispetto dei vincoli di protezione ambientale, dai blocchi anche temporanei alla circolazione stradale.

⁽⁸⁾ Si veda la direttiva del Ministero dei lavori pubblici del 21 luglio 1997, n. 3816 (G.U. n. 213 del 12 settembre 1997).

⁽⁹⁾ Questo comma è stato inserito dall'art. 1, comma 103, della L. 30 dicembre 2018, n. 145, a decorrere dal 1° gennaio 2019.

⁽¹⁰⁾ Questo comma è stato inserito dall'art. 2, comma 1, della L. 29 luglio 2010, n. 120.

⁽¹¹⁾ L'ultimo periodo di questo comma è stato aggiunto dall'art. 02, comma 1, del D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, nella L. 1 agosto 2003, n. 214.

⁽¹²⁾ Questo comma è stato, da ultimo, così sostituito dall'art. 21 sexies del D.L. 4 ottobre 2018, n. 113, convertito, con modificazioni, dalla L. 1° dicembre 2018, n. 132.

SOMMARIO:

- a) **Competenza del sindaco;**
- b) **Limitazioni di transito;**
- c) **Disciplina della sosta, in genere;**
- d) **Ausiliari del traffico.**

a) Competenza del sindaco.

● L'art. 7 del codice della strada conferisce al sindaco il potere di adottare con ordinanza «i

provvedimenti indicati nell'art. 6, comma quarto», con i quali egli può (lett. B) «stabilire obblighi, divieti, limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di strada o per determinate categorie di utenti. * Cass. civ., sez. I, 28 agosto 2001, n. 11278, Mereu c. Comune di Orosei, in Arch. giur. circ. 2002, 297. [RV549082]

● La collocazione di segnaletica stradale su aree soggette a pubblico transito, ordinata dal sindaco ai sensi dell'art. 4 del D.P.R. 15 giugno 1959 n. 393, costituendo svolgimento di un'attività amministrativa direttamente riferibile ad apposito provvedimento e non, quindi, attività privatistica o meramente materiale della pubblica autorità non permette la configurabilità di una posizione di diritto soggettivo – in capo al proprietario del suolo sul quale detta collocazione è avvenuta – astrattamente tutelabile con l'azione possessoria, ostandovi il divieto per il giudice ordinario di incidere con un provvedimento di reintegrazione o di manutenzione del possesso sui poteri attribuiti alla pubblica amministrazione. * Cass. civ., **Sezioni Unite**, 24 aprile 1992, n. 4962, Comune di Muzzano c. Mercandino.

● La sentenza, con la quale il pretore, in sede di opposizione avverso ordinanza-ingiunzione irrogativa di sanzione pecuniaria per sosta di veicolo in zona di divieto (nella specie, nelle adiacenze di uffici giudiziari), accogla la domanda, previo riscontro, in via incidentale, dell'invalidità del provvedimento con cui il sindaco ha istituito detto divieto, sotto il profilo che il provvedimento stesso non è idoneo a realizzare le finalità pubblicistiche contemplate dall'art. 4, primo comma del codice stradale, è soggetta ad annullamento perché affetta da inosservanza dei limiti interni delle attribuzioni giurisdizionali del giudice ordinario (non da difetto di giurisdizione), atteso che il sindacato di detto giudice sull'atto amministrativo, al fine della sua eventuale disapplicazione a tutela delle posizioni di diritto soggettivo dedotte in giudizio, è consentito solo per vizi di legittimità, incluso l'eccesso di potere per «sviamento» (ravvisabile quando l'amministrazione persegua finalità diverse da quelle pubblicistiche ad essa istituzionalmente affidate), non anche per vizi di merito, quali sono quelli inerenti alla scelta in concreto di strumenti adeguati per assicurare gli interessi generali contemplati dalla legge. * Cass. civ., **Sezioni Unite**, 9 giugno 1989, n. 2773, Comune Trieste c. Poilucci.

b) Limitazioni di transito.

● In tema di molteplici violazioni dell'art. 7, comma 14, c.d.s., per aver transitato in zona a traffico limitato e corsie riservate ai mezzi

pubblici in assenza di autorizzazione, non può escludersi aprioristicamente la configurabilità di un'unica condotta e di una sola violazione, ma occorre valutare se il tempo intercorso tra le singole condotte illecite e il fatto che siano state poste in essere sulla stessa strada sia sufficiente per dar luogo a più azioni autonome, dovendosi altrimenti applicare una sola sanzione e non più sanzioni autonome, tra di esse cumulate. * Cass. civ., sez. II, ord. 11 settembre 2018, n. 22028, in *Arch. giur. circ. ass. e resp.* 11/2018, 918.

● È infondata, in riferimento all'art. 3 Cost., la questione di legittimità costituzionale dell'art. 7, comma 15, c.d.s. nella parte in cui prevede, in caso di protrazione della sosta limitata o regolamentata, una sanzione che va da euro 25 ad euro 100, per ogni periodo per il quale si protrae la violazione. * Corte cost., 30 maggio 2018, n. 111, in *Arch. giur. circ. ass. e resp.*, 7-8/2018, 593.

● In caso di nuova immatricolazione di un veicolo per smarrimento della targa, il permesso di circolazione nelle zone a traffico limitato riferito alla targa smarrita non vale per la targa nuova, restando il veicolo identico in senso materiale, ma non in senso giuridico. * Cass. civ., sez. VI, 7 ottobre 2015, n. 20130, Span Service Retail Srl c. Comune Terni, in *Arch. giur. circ. n.* 1/2016 [RV636595]

● In tema di violazioni di ZTL, la mera tolleranza, ovvero la mancanza di controlli od altri interventi da parte della P.A. non possono essere invocate dall'utente della strada per affermare l'errore incolpevole circa l'illiceità della sua condotta. Per provare la sua buona fede ed escludere l'elemento soggettivo dell'illecito, occorre che l'utente provi la sussistenza di circostanze di fatto positive atte ad ingenerare la convinzione della liceità della sua condotta; e che lo stesso non sia stato negligente od imprudente, ossia che abbia fatto tutto quanto possibile per osservare la legge. (Nella specie, la S.C. ha rigettato il ricorso escludendo la sussistenza dell'esimente invocata da società a cui era stato rilasciato un permesso di circolazione in ZTL per l'effettuazione di operazioni di carico e scarico senza l'indicazione delle fasce orarie in cui tali operazioni erano consentite). * Cass. civ., sez. VI, 3 marzo 2015, n. 4251

● I divieti alla circolazione di veicoli a motore in determinati giorni e zone cittadine, adottati, con ordinanza sindacale, ai sensi dell'art. 7, comma 1, del codice della strada, ai fini di prevenzione dell'inquinamento atmosferico, sono disposizioni eccezionali. Incombe, pertanto, sull'ente proprietario delle strade, su cui tali divieti sono imposti, adottare tutte le misure d'informazione con "media" generalmente conoscibili fuori

della città e tramite l'apposizione su tutte le vie d'accesso di cartelli non confondibili con quelli a messaggio variabile sulle condizioni del traffico - dovendosi all'uopo utilizzare i segnali di cui agli artt. 38 segg. cod. strada e 115 segg. del relativo regolamento -, affinché qualunque utente, qualsiasi ne sia la provenienza, non possa fondatamente allegare di non conoscere detti divieti. Ne consegue che, in difetto di tale prova, non può affermarsi la colpa e, dunque, la responsabilità a norma dell'art. 7, comma 13, cod. strada, del preteso contravventore. (Nella specie la S.C. ha cassato la sentenza del giudice di pace che, sul presupposto che tutte le informazioni del caso potevano essere richieste all'ufficio traffico del comune, aveva rigettato l'opposizione del conducente di un veicolo, residente in altro comune, per avere circolato in zona interdotta per ragioni d'inquinamento atmosferico). * Cass. civ., sez. II, 3 luglio 2009, n. 15769, Gatticchi c. Com. Roma. [RV608976]

● In tema di infrazioni al codice della strada, deve ritenersi legittima *ex artt.* 5 e 11 della legge n. 21 del 1992 (cd legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi non di linea), l'ordinanza comunale che impone, alle autovetture a noleggio con autista, il preventivo rilascio di un apparecchio telematico (telepass) a pagamento per l'accesso alle zone a traffico limitato (ZTL) ed alle corsie preferenziali. Ne consegue che in difetto dell'autorizzazione comunale, trova applicazione anche nei confronti di chi per motivi di lavoro deve utilizzare le zone a traffico limitato e le corsie preferenziali, la sanzione pecuniaria prevista dall'art. 7 del codice della strada, senza che possa configurarsi alcuna violazione dei principi costituzionali in materia di lavoro stabiliti dall'art. 23 Cost. * Cass. civ., sez. II, 10 ottobre 2008, n. 24942, Com. Firenze c. Autonoleggi Sergio Lenzi Snc. [RV605036]

● Il ciclomotore che circoli sulla corsia riservata ai mezzi pubblici non costituisce, in considerazione del ridotto ingombro, un intralcio allo svolgimento del relativo servizio di pubblico trasporto e, pertanto, non può essere sanzionato. (*Mass. Redaz.*) * Cass. civ., sez. II, 7 dicembre 2006, n. 26311, D'Errico c. Comune di Roma, in *Arch. giur. circ.* 2007, 243.

● Non risponde alla finalità di regolamentare la circolazione stradale degli autoveicoli, onde evitare gli intralci alla circolazione mediante l'eventuale imposizione del divieto di fermata degli stessi in una determinata strada o zona (come consentito dagli artt. 6 e 7 del codice della strada), l'ordinanza sindacale con la quale si vieta la fermata dei veicoli su tutto il territorio comunale se effettuata al fine di contrattare prestazioni sessua-

li a pagamento. (Nella specie, la S.C. ha confermato la sentenza di merito che, ritenendo la predetta ordinanza viziata da eccesso di potere, la disapplicava annullando l'ordinanza-ingiunzione irrogata per violazione dell'ordinanza stessa). * Cass. civ., sez. I, 5 ottobre 2006, n. 21432, Comune di Verona c. Rossi, in *Arch. giur. circ.* 2007, 529. [RV592867]

● In tema di violazioni alle norme del Codice della strada, con riferimento al divieto di circolazione nelle zone dei centri abitati sottoposte al divieto di transito dei veicoli, ai sensi dell'articolo 7, comma primo, lett. a), del D.L.vo 30 aprile 1992 n. 285 (Codice della strada), e con riguardo ai veicoli al servizio di persone invalide, l'articolo 188 del predetto D.L.vo prescrive che gli enti proprietari della strada sono tenuti ad allestire e mantenere apposite strutture, nonché la segnaletica necessaria, per consentire ed agevolare la mobilità delle persone invalide con conseguente loro legittimazione ad usufruirne secondo le relative autorizzazioni rilasciate dal sindaco del comune di residenza. Entro tali limiti, e soltanto nelle zone loro riservate come appositamente segnalato, pertanto, gli invalidi sono autorizzati alla utilizzazione delle strade mentre è, anche per loro, vietato di transitare in auto nelle zone totalmente vietate alla circolazione stradale perché limitate ai pedoni. * Cass. civ., sez. II, 6 settembre 2006, n. 19149, Prefetto di Ancona c. Cantarini, in *Arch. giur. circ.* 2007, 540. [RV592613]

● In materia di disciplina del traffico nei centri abitati, le deroghe – all'interesse pubblico, alla formazione di isole pedonali – che il sindaco ha facoltà di consentire, in considerazione dell'interesse di determinate categorie di utenti, vanno interpretate entro limiti di compatibilità con i motivi di pubblico interesse e l'esigenza di una migliore regolamentazione del traffico. Pertanto l'autorizzazione rilasciata al privato residente nella zona del divieto di circolazione per raggiungere l'abitazione non può consentirgli di proseguire oltre nell'isola pedonale, per raggiungere altri spazi ove sostare al di là del percorso espressamente autorizzato. * Cass. civ., sez. I, 8 marzo 1990, n. 1843, Prefettura di Macerata c. Vitolo, in *Arch. giur. circ.* 1990, 499.

c) Disciplina della sosta, in genere.

● L'istituzione da parte dei Comuni di aree di sosta a pagamento, ai sensi dell'art. 7, primo comma, lett. f), del codice della strada, non comporta l'assunzione dell'obbligo del gestore dell'area di custodire i veicoli su di esse parcheggiati, se l'avviso "parcheggio incustodito" sia esposto in modo adeguatamente percepibile prima della

conclusione del contratto (artt. 1326, primo comma, e 1327 cod. civ.). Ne consegue che il gestore, concessionario del Comune di un parcheggio senza custodia, non è responsabile del furto del veicolo in sosta nell'area all'uopo predisposta. * Cass. civ., sez. III, 16 maggio 2013, n. 11931, Az. Trasp. Milanesi Atm Spa c. Axa Assic. Spa, in *Arch. giur. circ.* 10/13. [RV626727] Conforme, Cass. civ., sez. III, 13 marzo 2009, n. 6169, Az. Trasp. Milanesi ATM Spa c. Axa Assicurazioni Spa ed altro, in *Arch. giur. circ.* 2009, 711.

● In tema di sanzioni amministrative per violazione del codice della strada, il solo requisito della residenza in zona soggetta a parcheggio a pagamento non abilita i residenti ad usufruire dell'esenzione dall'obbligo di pagamento, essendo necessario invece che essi richiedano ed ottengano dall'autorità amministrativa il relativo contrassegno, il cui rilascio è subordinato alla verifica della sussistenza delle condizioni previste per godere dell'esenzione medesima. * Cass. civ., sez. II, 4 aprile 2007, n. 8488, Sferza c. Comune di Roma, in *Arch. giur. circ.* 2007, 1035. [RV596037]

● Deve essere accolta l'opposizione avverso le sanzioni amministrative in materia di circolazione stradale irrogate per la mancata esposizione del tagliando di pagamento per la sosta all'interno delle "strisce blu", qualora si sia rilevata l'esistenza di vizi di legittimità nei provvedimenti amministrativi istituiti delle zone di parcheggio a pagamento, per non aver rispettato l'obbligo, imposto dall'art. 7, ottavo comma, c.s., di prevedere zone di parcheggio libero in prossimità di esse. (*Mass. Redaz.*) * Cass. civ., **Sezioni Unite**, 9 gennaio 2007, n. 116, Comune di Quartu Sant'Elena c. Satta ed altri, in *Arch. giur. circ.* 2007, 241.

● In tema di violazioni al codice della strada, l'irrogazione, da parte del Comune, di una sanzione amministrativa in caso di parcheggio dell'autovettura senza esposizione del tagliando comprovante il prescritto pagamento non è preclusa dal fatto che il parcheggio sia gestito in concessione da un privato e che per il mancato pagamento del «posteggio» sia prevista dal concessionario una specifica «penale», la quale attiene esclusivamente al rapporto privatistico fra utente e concessionario e non costituisce una alternativa al potere sanzionatorio dell'ente pubblico. * Cass. civ., sez. II, 26 giugno 2006, n. 14736, Messini c. Comune di Foligno, in *Arch. giur. circ.* 2007, 157. [RV591332]

● In tema di accertamento delle violazioni alle norme del codice della strada, con riferimento al divieto di sosta, il potere dell'ausiliario dipendente della società concessionaria del parcheggio a pagamento, concesso dai comuni ai sensi dell'art. 17,

comma 132, della legge 15 maggio 1997 n. 127, non è limitato a rilevare le infrazioni strettamente collegate al parcheggio stesso (e cioè il mancato pagamento della tariffa o il pagamento inferiore, l'intralcio alla sosta degli altri veicoli negli appositi spazi, ecc.), ma è esteso anche alla «prevenzione» ed al rilievo di tutte le infrazioni ricollegabili alla sosta nella zona ad oggetto della concessione, in relazione al fatto che nella suddetta zona la sosta deve ritenersi consentita esclusivamente negli spazi concessi e previo pagamento della tariffa stabilita. Ne consegue che ogni infrazione alle norme sulla sosta in dette zone può essere rilevata dagli ausiliari dipendenti della società concessionaria essendo quest'ultima direttamente interessata, nell'ambito territoriale suddetto, al rispetto dei limiti e dei divieti per il solo fatto che qualsiasi violazione incide sul suo diritto alla riscossione della tariffa stabilita. (Nella specie era stata proposta opposizione nei confronti del comune avverso i verbali di accertamento del divieto di sosta in area vietata; e il giudice di pace aveva accolto la opposizione perché, tra l'altro, i predetti verbali dovevano considerarsi nulli in quanto redatti dagli ausiliari dell'azienda concessionaria dei parcheggi a pagamento, il cui potere di accertamento doveva ritenersi limitato al controllo della sosta solo relativamente ai posti gestiti dall'ente da cui dipendono; sulla base dell'enunciato principio la S.C. ha accolto il ricorso del comune e cassato con rinvio la sentenza impugnata). * Cass. civ., sez. II, 20 aprile 2006, n. 9287, Comune di Parma c. Rotelli, in *Arch. giur. circ.* 2006, 928.

● In tema di sanzioni amministrative per violazioni del codice della strada, ove sia proposta opposizione al verbale di accertamento, in cui si contesti la violazione dell'art. 7 («Regolamentazione della circolazione nei centri abitati»), il giudice, per accertare l'esattezza dell'importo della sanzione ivi indicato deve verificare se nel caso concreto si tratti di violazione relativa al divieto di circolazione in zona a traffico limitato (sanzionata nella misura prevista dall'art. 7, comma 14), oppure in violazione del più generale provvedimento di divieto della circolazione (sanzionata nella diversa misura prevista dall'art. 7, comma 13). * Cass. civ., sez. II, 31 marzo 2006, n. 7628, Pasciucchio c. Comune di Roma, in *Arch. giur. circ.* 2006, 936.

● In tema di disciplina della sosta dei veicoli su aree urbane, l'imposizione da parte del comune di un pagamento progressivo e differenziato secondo la durata, a mezzo di meccanismi funzionanti con l'introduzione di monete (parchimetri) è legittimo solo nel caso di parcheggio con custodia, ove il pagamento medesimo trova giustificazione nel rap-

porto privatistico che si instaura, accanto a quello pubblicistico attinente agli interessi generali sull'uso del parcheggio, con l'affidamento e l'assunzione in custodia del veicolo, mentre nel diverso caso di parcheggio non custodito, mancando quel rapporto privatistico, il suddetto onere economico resta privo di causa, non potendo in particolare essere qualificato come tassa o canone per la concessione di suolo pubblico, riguardando un uso generale e non speciale di beni pubblici. * Cass. civ., sez. I, 13 gennaio 1988, n. 179, Giarola c. Verona.

● Con riguardo ai parcheggi custoditi in cui il tempo di sosta sia regolato da parchimetro azionato con l'introduzione di monete, secondo le prescrizioni fissate dal sindaco nell'esercizio dei poteri conferitigli dall'art. 4 del codice della strada, il comportamento dell'utente, che non provveda a mettere in funzione detto dispositivo, è legittimamente sanzionato con pena pecuniaria amministrativa non in quanto mancato versamento del corrispettivo della custodia, che integra un mero inadempimento nel rapporto privatistico con chi svolge il relativo servizio (il comune stesso od un concessionario), bensì per l'inosservanza delle indicate prescrizioni impartite dall'autorità competente per l'uso dell'area comunale a tutela degli interessi generali sulla sosta dei veicoli e sul relativo controllo. * Cass. civ., sez. I, 17 giugno 1985, n. 3635, Bertani c. Amm. Interno.

● In tema di parcheggio custodito e a tempo limitato coesistono una situazione concernente il servizio di custodia (la cui prestazione trova il corrispettivo nella somma da pagarsi secondo l'importo-orario predeterminato), ed una situazione concernente la disciplina della circolazione, attuata con la determinazione delle aree da destinarsi a parcheggio dei veicoli e dei tempi di permanenza: con riferimento a tale ultima situazione è giustificata, ai sensi degli artt. 3 e 4 del d.p.r. 15 giugno 1959, n. 393, la sanzione amministrativa comminata dal sindaco e applicata dal prefetto. * Cass. civ., sez. I, 18 giugno 1980, n. 3848, Prefettura di Como c. Lanzoni, in *Arch. giur. circ.* 1980, 720.

● Tra gli ampi poteri conferiti al sindaco del comune dall'art. 4 del codice della strada, in materia di disciplina della sosta nei centri abitati, deve ritenersi incluso quello di introdurre eccezioni al divieto di sosta in una determinata zona, ancorché senza alcuna limitazione di tempo, non soltanto con riguardo a specifiche categorie di veicoli, ma pure con riguardo a specifiche categorie di utenti (nella specie, quelli con targa di provincia diversa e quelli residenti nella zona interessata dal divieto), sempreché tale difformità di trattamento si ricollegli a motivi di pubblico in-

teresse ed all'esigenza della migliore regolamentazione del traffico. * Cass. civ., **Sezioni Unite**, 5 maggio 1980, n. 2923, Lungeri c. Commissario BZ.

d) Ausiliari del traffico.

● In tema di accertamento delle violazioni delle norme del codice della strada, il personale dipendente delle società concessionarie di aree adibite a parcheggi a pagamento può legittimamente rilevare le violazioni in materia di sosta limitatamente agli spazi contrassegnati da strisce blu e/o da segnaletica orizzontale, ma non anche quelle violazioni che non riguardino tali aree e non comportino pregiudizio alla funzionalità delle medesime seppure commesse nella zona oggetto di concessione. * Cass. civ., **Sezioni Unite**, 9 marzo 2009, n. 5621, Comune di Parma c. Paggiari, in *Arch. giur. circ.* 2009, 518.

● Gli ausiliari del traffico sono legittimati ad accertare e contestare violazioni a norme del codice della strada, quando tali violazioni concernano disposizioni in materia strettamente connessa all'attività svolta dall'impresa – in particolare di gestione dei posteggi pubblici o di trasporto pubblico delle persone, secondo quanto previsto rispettivamente dai commi 132 e 133 dell'art. 17 legge n. 127 del 1997 – dalle quale dipendono, ove l'ordinato e corretto esercizio di tale attività impediscano o, in qualsiasi modo, ostacolino o limitino. Laddove, invece, le violazioni consistano in condotte diverse, l'accertamento può essere compiuto esclusivamente dagli agenti di cui all'art. 12 del codice della strada. (In applicazione del principio, la S.C. ha ritenuto illegittimo il verbale di un ausiliario del traffico, dipendente da azienda di trasporto pubblico, avente ad oggetto un'infrazione relativa al posteggio di una moto su di un marciapiedi, in quanto la contestazione della violazione non era funzionale al posteggio o alla manovra in un'area in concessione e neppure alla circolazione in corsie riservate ai mezzi pubblici). * Cass. civ., sez. II, 13 gennaio 2009, n. 551, Bordoni c. Com. Bologna. [RV606114]

● Gli ausiliari del traffico in tanto sono legittimati ad accertare e contestare le violazioni a norme del codice della strada, in quanto dette violazioni concernano le disposizioni in materia di sosta. Laddove, invece, le violazioni consistano in condotte diverse, quale la circolazione in corsie riservate ai mezzi pubblici, l'accertamento può essere compiuto dal personale ispettivo delle aziende di trasporto pubblico di persone, ma non anche dagli ausiliari del traffico, di cui all'art. 17, comma 132, della legge 15 maggio 1997, n. 127, integrato e interpretato autenticamente dall'art. 68, comma

1, della legge 23 dicembre 1999, n. 488. * Cass. civ., sez. I, 18 agosto 2006, n. 18186, S.D.S. c. Comune di Roma, in *Arch. giur. circ.* 2007, 18. [RV592041]

8. Circolazione nelle piccole isole. – 1. Nelle piccole isole, dove si trovino comuni dichiarati di soggiorno o di cura, qualora la rete stradale extraurbana non superi 50 km e le difficoltà ed i pericoli del traffico automobilistico siano particolarmente intensi, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentite le regioni e i comuni interessati, può, con proprio decreto, vietare che, nei mesi di più intenso movimento turistico, i veicoli appartenenti a persone non facenti parte della popolazione stabile siano fatti affluire e circolare nell'isola. Con medesimo provvedimento possono essere stabilite deroghe al divieto a favore di determinate categorie di veicoli e di utenti.

2. Chiunque viola gli obblighi, i divieti e le limitazioni previsti dal presente articolo è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 431 a € 1.734.

9. Competizioni sportive su strada. – 1. Sulle strade e aree pubbliche (2) sono vietate le competizioni sportive con veicoli o animali (184) e quelle atletiche, salvo autorizzazione. L'autorizzazione è rilasciata dal comune in cui devono avere luogo le gare atletiche e ciclistiche e quelle con animali o con veicoli a trazione animale (49). Essa è rilasciata dalla regione e dalle province autonome di Trento e di Bolzano per le gare atletiche, ciclistiche e per le gare con animali o con veicoli a trazione animale che interessano più comuni. Per le gare con veicoli a motore (52 ss.) l'autorizzazione è rilasciata, sentite le federazioni nazionali sportive competenti e dandone tempestiva informazione all'autorità di pubblica sicurezza: dalla regione e dalle province autonome di Trento e di Bolzano per le strade che costituiscono la rete di interesse nazionale; dalla regione per le strade regionali; dalle province per le strade provinciali; dai comuni per le strade comunali. Nelle autorizzazioni sono precisate le prescrizioni alle quali le gare sono subordinate (*).

2. Le autorizzazioni di cui al comma 1 devono essere richieste dai promotori almeno quindici giorni prima della manifestazione per quelle di competenza del sindaco e almeno trenta giorni prima per le altre (2) e possono essere concesse previo nulla osta dell'ente proprietario della strada.

3. Per le autorizzazioni relative alle competizioni motoristiche i promotori devono richiedere il nulla osta per la loro effettuazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, allegando il preventivo parere del Coni. Per consentire la formulazione del program-

ma delle competizioni da svolgere nel corso dell'anno, qualora venga riconosciuto il carattere sportivo delle stesse e non si creino gravi limitazioni al servizio di trasporto pubblico, nonché al traffico ordinario, i promotori devono avanzare le loro richieste entro il trentuno dicembre dell'anno precedente. Il preventivo parere del Coni non è richiesto per le manifestazioni di regolarità a cui partecipano i veicoli di cui all'articolo 60, purché la velocità imposta sia per tutto il percorso inferiore a 40 km/h e la manifestazione sia organizzata in conformità alle norme tecnico-sportive della federazione di competenza⁽³⁾.

4. L'autorizzazione per l'effettuazione delle competizioni previste dal programma di cui al comma 3 deve essere richiesta⁽⁴⁾, almeno trenta giorni prima della data fissata per la competizione, ed è subordinata al rispetto delle norme tecnico-sportive e di sicurezza vigenti e all'esito favorevole del collaudo del percorso di gara e delle attrezzature relative, effettuato da un tecnico dell'ente proprietario della strada, assistito dai rappresentanti dei Ministeri dell'interno, delle infrastrutture e dei trasporti⁽⁵⁾, unitamente ai rappresentanti degli organi sportivi competenti e dei promotori. Tale collaudo può essere omesso quando, anziché di gare di velocità, si tratti di gare di regolarità per le quali non sia ammessa una velocità media eccedente 50 km/h sulle tratte da svolgersi sulle strade aperte al traffico e 80 km/h sulle tratte da svolgersi sulle strade chiuse al traffico; il collaudo stesso è sempre necessario per le tratte in cui siano consentite velocità superiori ai detti limiti.

4 bis. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 193, i veicoli che partecipano alle competizioni motoristiche sportive di cui al presente articolo possono circolare, limitatamente agli spostamenti all'interno del percorso della competizione e per il tempo strettamente necessario per gli stessi, in deroga alle disposizioni di cui all'articolo 78⁽⁶⁾.

5. Nei casi in cui, per motivate necessità, si debba inserire una competizione non prevista nel programma, i promotori, prima di chiedere l'autorizzazione di cui al comma 4, devono richiedere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il nulla osta di cui al comma 3 almeno 60 giorni prima della competizione. L'autorità competente può concedere l'autorizzazione a spostare la data di effettuazione indicata nel programma quando gli organi sportivi competenti lo richiedano per motivate necessità, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti⁽⁷⁾.

6. Per tutte le competizioni sportive su strada, l'autorizzazione⁽⁸⁾ è altresì subordinata alla stipula, da parte dei promotori, di un contratto di assicurazione per la

responsabilità civile di cui all'art. 3 della L. 24 dicembre 1969, n. 990⁽⁹⁾, e successive modificazioni e integrazioni. L'assicurazione deve coprire altresì la responsabilità dell'organizzazione e degli altri obbligati per i danni comunque causati alle strade e alle relative attrezzature. I limiti di garanzia sono previsti dalla normativa vigente.

6 bis. Quando la sicurezza della circolazione lo renda necessario, nel provvedimento di autorizzazione di competizioni ciclistiche su strada, può essere imposta la scorta da parte di uno degli organi di cui all'articolo 12, comma 1, ovvero, in loro vece o in loro ausilio, di una scorta tecnica effettuata da persone munite di apposita abilitazione. Qualora sia prescritta la scorta di polizia, l'organo adito può autorizzare gli organizzatori ad avvalersi, in sua vece o in suo ausilio, della scorta tecnica effettuata a cura di personale abilitato, fissandone le modalità e imponendo le relative prescrizioni⁽¹⁰⁾.

6 ter. Con disciplinare tecnico, approvato con provvedimento dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'interno, sono stabiliti i requisiti e le modalità di abilitazione delle persone autorizzate a eseguire la scorta tecnica ai sensi del comma 6 bis, i dispositivi e le caratteristiche dei veicoli adibiti al servizio di scorta nonché le relative modalità di svolgimento. L'abilitazione è rilasciata dal Ministero dell'interno⁽¹¹⁾.

6 quater. Per le competizioni ciclistiche o podistiche, ovvero con altri veicoli non a motore o con pattini, che si svolgono all'interno del territorio comunale, o di comuni limitrofi, tra i quali vi sia preventivo accordo, la scorta può essere effettuata dalla polizia municipale coadiuvata, se necessario, da scorta tecnica con personale abilitato ai sensi del comma 6 ter⁽¹²⁾.

7. Al termine di ogni competizione il prefetto comunica tempestivamente al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai fini della predisposizione del programma per l'anno successivo, le risultanze della competizione precisando le eventuali inadempienze rispetto alla autorizzazione e l'eventuale verificarsi di inconvenienti o incidenti.

7 bis. Salvo che, per particolari esigenze connesse all'andamento plano-altimetrico del percorso, ovvero al numero dei partecipanti, sia necessaria la chiusura della strada, la validità dell'autorizzazione è subordinata, ove necessario, all'esistenza di un provvedimento di sospensione temporanea della circolazione in occasione del transito dei partecipanti ai sensi dell'articolo 6, comma 1, ovvero, se trattasi di centro abitato, dell'articolo 7, comma 1⁽¹³⁾.

8. Fuori dei casi previsti dal comma 8 bis, chiunque organizza una competizione sportiva indicata nel pre-

sente articolo senza esserne autorizzato nei modi previsti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 173 a € 695, se si tratta di competizione sportiva atletica, ciclistica o con animali, ovvero di una somma da € 868 a € 3.471, se si tratta di competizione sportiva con veicoli a motore. In ogni caso l'autorità amministrativa dispone l'immediato divieto di effettuare la competizione, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI (212) ⁽¹²⁾.

[8 bis. Chiunque organizza una competizione sportiva in velocità con veicoli a motore indicata nel presente articolo senza esserne autorizzato nei modi previsti è punito con l'arresto da uno a otto mesi e con l'ammenda da € cinquecento a € cinquemila. Alla stessa pena soggiace chiunque, a qualsiasi titolo, partecipa alla competizione non autorizzata. All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da due a sei mesi ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. In ogni caso l'autorità amministrativa dispone l'immediato divieto di effettuare la competizione, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Con la sentenza di condanna è sempre disposta la confisca dei veicoli dei partecipanti] ⁽¹³⁾.

9. Chiunque non ottemperi agli obblighi, divieti o limitazioni a cui il presente articolo subordina l'effettuazione di una competizione sportiva, e risultanti dalla relativa autorizzazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 87 a € 345, se si tratta di competizione sportiva atletica, ciclistica o con animali, ovvero di una somma da € 173 a € 695, se si tratta di competizione sportiva con veicoli a motore.

⁽¹⁾ Questo comma è stato così sostituito dall'art. 2, comma 1, lett. a), del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9. A norma dell'art. 1, comma 1, del D.L. 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, nella L. 1° agosto 2002, n. 168, le disposizioni previste dall'art. 2 del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9, hanno effetto a decorrere dal 7 agosto 2002.

⁽²⁾ Le parole: «quelle di competenza del prefetto» sono state così sostituite dall'art. 2, comma 1, lett. b), del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9. A norma dell'art. 1, comma 1, del D.L. 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, nella L. 1° agosto 2002, n. 168, le disposizioni previste dall'art. 2 del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9, hanno effetto a decorrere dal 7 agosto 2002.

⁽³⁾ Questo comma è stato così sostituito dall'art. 2, comma 1, lett. c), del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9. A norma dell'art. 1, comma 1, del D.L. 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, nella L. 1° agosto 2002, n. 168, le disposizioni previste dall'art. 2 del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9, hanno effetto a decorrere dal 7 agosto 2002.

⁽⁴⁾ Le parole: «alla prefettura» sono state soppresse dall'art. 2, comma 1, lett. d), del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9. A norma dell'art. 1, comma 1, del D.L. 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, nella L. 1° agosto 2002, n. 168, le disposizioni

previste dall'art. 2 del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9, hanno effetto a decorrere dal 7 agosto 2002.

⁽⁵⁾ Le parole: «dei lavori pubblici, dei trasporti,» sono state così sostituite dalle attuali: «delle infrastrutture e dei trasporti» dall'art. 2, comma 1, lett. d), del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9. A norma dell'art. 1, comma 1, del D.L. 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, nella L. 1° agosto 2002, n. 168, le disposizioni previste dall'art. 2 del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9, hanno effetto a decorrere dal 7 agosto 2002.

⁽⁶⁾ Questo comma è stato inserito dall'art. 3, comma 1, della L. 29 luglio 2010, n. 120.

⁽⁷⁾ Questo comma è stato così sostituito dall'art. 2, comma 1, lett. e), del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9. A norma dell'art. 1, comma 1, del D.L. 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, nella L. 1° agosto 2002, n. 168, le disposizioni previste dall'art. 2 del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9, hanno effetto a decorrere dal 7 agosto 2002.

⁽⁸⁾ Le parole: «L'autorizzazione alla prefettura» sono state così sostituite dalle attuali: «Per tutte le competizioni sportive su strada, l'autorizzazione» dall'art. 2, comma 1, lett. f), del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9. A norma dell'art. 1, comma 1, del D.L. 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, nella L. 1° agosto 2002, n. 168, le disposizioni previste dall'art. 2 del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9, hanno effetto a decorrere dal 7 agosto 2002.

⁽⁹⁾ La L. 24 dicembre 1969, n. 990 è stata abrogata dall'art. 354, comma 1, del D.L.vo 7 settembre 2005, n. 209.

⁽¹⁰⁾ Questo comma è stato inserito dall'art. 2, comma 1, lett. g), del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9. A norma dell'art. 1, comma 1, del D.L. 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, nella L. 1° agosto 2002, n. 168, le disposizioni previste dall'art. 2 del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9, hanno effetto a decorrere dal 7 agosto 2002.

⁽¹¹⁾ Questo comma è stato inserito dall'art. 2, comma 1, lett. h), del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9. A norma dell'art. 1, comma 1, del D.L. 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, nella L. 1° agosto 2002, n. 168, le disposizioni previste dall'art. 2 del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9, hanno effetto a decorrere dal 7 agosto 2002.

⁽¹²⁾ Questo comma è stato così sostituito dall'art. 2, comma 1, lett. i), del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9. A norma dell'art. 1, comma 1, del D.L. 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, nella L. 1° agosto 2002, n. 168, le disposizioni previste dall'art. 2 del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9, hanno effetto a decorrere dal 7 agosto 2002.

⁽¹³⁾ Questo comma è stato inserito dall'art. 2, comma 1, lett. l), del D.L.vo 15 gennaio 2002, n. 9. Con effetto dal 7 agosto 2002, e poi abrogato dall'art. 03, comma 1, lett. a), del D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, nella L. 1 agosto 2003, n. 214.

● Nel caso di svolgimento d'una gara motociclistica di velocità su di una strada pubblica, che non sia stata chiusa al traffico, sia i partecipanti che gli altri utenti della strada hanno l'obbligo di rispettare le norme sulla circolazione stradale, e, in caso di scontro, tanto gli uni quanto gli altri sono gravati dalla presunzione di corresponsabilità di cui all'art. 2054, comma secondo, cod. civ., a nulla rilevando che la circolazione sul tracciato di gara sia stata

consentita in violazione delle disposizioni impartite dall'autorità amministrativa. * Cass. civ., sez. III, 4 settembre 2012, n. 14815, Com. San Giovanni Rotondo c. Milano Ass. Spa ed altri. [RV623673]

● L'espressa previsione della possibilità dello svolgimento di gare di velocità su strade ed aree pubbliche (nella specie, gara ciclistica) posta dall'art. 9 c.s., non sospende né modifica, durante lo svolgimento di esse, l'obbligo di osservare le norme sulla circolazione da parte di tutti gli utenti della strada, compresi i medesimi corridori, ai quali, pertanto, si deve applicare – in caso di collisione con un autoveicolo – la presunzione di colpa prevista dall'art. 2054, secondo comma, cod. civ. * Cass. civ., sez. III, 3 aprile 1981, n. 1896, Samore c. Fabbri, in *Arch. giur. circ.* 1981, 313.

● In caso di collisione, durante lo svolgersi di una competizione di velocità su strada pubblica, tra un ciclista ad essa partecipante ed un autoveicolo, va esclusa la responsabilità del ciclista stesso qualora – pur avendo egli, per ragioni agonistiche, «tagliato» una curva, violando così il disposto dell'art. 104 c.s. – risulti che tale condotta, in relazione alle particolari precauzioni adottate – e consistenti nella presenza di un'auto-staffetta che precedeva il corridore e ne segnalava l'arrivo non ha assunto rilievo causale nel verificarsi dell'evento dannoso, da ricollegare, invece, all'esclusivo comportamento colpevole del conducente dell'autoveicolo. * Cass. civ., sez. III, 3 aprile 1981, n. 1896, Samore c. Fabbri e Società Ciclistica Fiorentina, in *Arch. giur. circ.* 1981, 313.

9 bis. (1) Organizzazione di competizioni non autorizzate in velocità con veicoli a motore e partecipazione alle gare. – 1. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, chiunque organizza, promuove, dirige o comunque agevola una competizione sportiva in velocità con veicoli a motore senza esserne autorizzato ai sensi dell'articolo 9 è punito con la reclusione da uno a tre anni e con la multa da € 25.000 a € 100.000. La stessa pena si applica a chiunque prende parte alla competizione non autorizzata.

2. Se dallo svolgimento della competizione deriva, comunque, la morte di una o più persone, si applica la pena della reclusione da sei a dodici anni; se ne deriva una lesione personale la pena è della reclusione da tre a sei anni.

3. Le pene indicate ai commi 1 e 2 sono aumentate fino ad un anno se le manifestazioni sono organizzate a fine di lucro o al fine di esercitare o di consentire scommesse clandestine, ovvero se alla competizione partecipano minori di anni diciotto.

4. Chiunque effettua scommesse sulle gare di cui al comma 1 è punito con la reclusione da tre mesi ad un anno e con la multa da € 5.000 a € 25.000.

5. Nei confronti di coloro che hanno preso parte alla competizione, all'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre anni ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. La patente è sempre revocata se dallo svolgimento della competizione sono derivate lesioni personali gravi o gravissime o la morte di una o più persone. Con la sentenza di condanna è sempre disposta la confisca dei veicoli dei partecipanti, salvo che appartengano a persona estranea al reato, e che questa non li abbia affidati a questo scopo.

6. In ogni caso l'autorità amministrativa dispone l'immediato divieto di effettuare la competizione, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI.

(1) Questo articolo è stato inserito dall'art. 03, comma 1, lett. b), del D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, nella L. 1 agosto 2003, n. 214.

9 ter. (1) Divieto di gareggiare in velocità con veicoli a motore. – 1. Fuori dei casi previsti dall'articolo 9 bis, chiunque gareggia in velocità con veicoli a motore è punito con la reclusione da sei mesi ad un anno e con la multa da € 5.000 a € 20.000.

2. Se dallo svolgimento della competizione deriva, comunque, la morte di una o più persone, si applica la pena della reclusione da sei a dieci anni; se ne deriva una lesione personale la pena è della reclusione da due a cinque anni.

3. All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre anni ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. La patente è sempre revocata se dallo svolgimento della competizione sono derivate lesioni personali gravi o gravissime o la morte di una o più persone. Con la sentenza di condanna è sempre disposta la confisca dei veicoli dei partecipanti, salvo che appartengano a persona estranea al reato e che questa non li abbia affidati a questo scopo.

(1) Questo articolo è stato inserito dall'art. 03, comma 1, lett. b), del D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, nella L. 1 agosto 2003, n. 214.

● Il delitto di cui all'art. 9-ter, comma 2, cod. strada, che punisce la violazione del divieto di gareggiare in velocità cui consegue la morte di una o più persone, costituisce un reato plurisoggettivo necessario in quanto richiede l'intervento di una pluralità di soggetti; pertanto il fatto doloso della vittima costituito dalla partecipazione alla gara è

elemento costitutivo del reato e non può rilevare come circostanza attenuante ai sensi dell'art. 62 numero 5 c.p. * Cass. pen., sez. IV, 28 febbraio 2018, n. 9128, in *Arch. giur. circ. ass. e resp.*, 7-8/2018, 634.

● In tema di circolazione stradale, è configurabile una gara di velocità, vietata dall'art. 9 ter C.d.S., quando due o più conducenti di veicoli, senza preventivo accordo e per effetto di una tacita e reciproca volontà di voler competere l'uno con l'altro, pongono in essere una contesa, consistente nel tentativo di superarsi, ingaggiando una competizione da cui deriva un vicendevole condizionamento delle modalità di guida. * Cass. pen., sez. IV, 14 dicembre 2016, n. 52876 (c.c. 30 novembre 2016), Gugliandolo, in *Arch. giur. circ.* n. 4/2017. [RV268794]

● In tema di circolazione stradale, il reato di omicidio colposo aggravato dalla violazione delle norme sulla circolazione stradale non può ritenersi assorbito in quello di partecipazione ad una gara automobilistica non autorizzata cui consegue la morte di una o più persone di cui all'art. 9 ter, comma secondo C.d.S., in tutti i casi in cui risulti che la morte sia conseguenza diretta ed immediata di un'infrazione diversa ed ulteriore rispetto alla violazione del divieto di gareggiare in velocità. (Fattispecie relativa ad una gara non autorizzata nel corso della quale una delle auto, ottenendo di rallentare all'ingresso in galleria, aveva tamponato una vettura estranea alla competizione, cagionando il decesso di uno dei passeggeri, in cui la Corte, in applicazione del suddetto principio, riqualificato il reato di cui all'art. 9 ter, comma secondo C.d.S. in quello di cui al comma primo del medesimo articolo, ha ritenuto configurabile il concorso con il reato di omicidio colposo di cui all'art. 589 comma quarto, cod. pen.). * Cass. pen., sez. IV, 21 aprile 2016, n. 16610 (ud. 14 gennaio 2016), Raco e altro, in *Arch. giur. circ.* n. 10/2016. [RV266961]

● Il delitto di cui all'art. 9-ter, comma secondo, cod. strada, che punisce la violazione del divieto di gareggiare in velocità cui consegue la morte di una o più persone, non costituisce una circostanza aggravante della fattispecie prevista dal comma primo del citato art. 9-ter ma una fattispecie autonoma di reato nella quale l'evento morte è elemento costitutivo dell'illecito penale. * Cass. pen., sez. IV, 21 aprile 2016, n. 16610 (ud. 14 gennaio 2016), Raco e altro, in *Arch. giur. circ.* n. 10/2016. [RV266960]

● In tema di circolazione stradale, la configurabilità del reato previsto dall'art. 9 ter cod. strada, che punisce la violazione del divieto di gareggiare

in velocità con riferimento a conducenti di veicoli a motore, esclude l'applicazione della disposizione sanzionatoria amministrativa di cui all'art. 141, comma nono, cod. strada per effetto del principio di specialità, posto che la fattispecie incriminatrice presenta, rispetto a quella costitutiva dell'illecito amministrativo, l'elemento specializzante dell'utilizzo di un veicolo a motore. * Cass. pen., sez. IV, 8 aprile 2015, n. 14166 (ud. 6 marzo 2015), Mugelli, in *Arch. giur. circ.* n. 9/2015 [RV263149]

● Il delitto di cui all'art. 9 ter, comma secondo, cod. strada, che punisce la violazione del divieto di gareggiare in velocità cui consegue la morte di una o più persone, costituisce un reato autonomo e non una circostanza aggravante della fattispecie prevista dal comma primo del citato art. 9-ter, nel quale, fungendo l'evento morte da elemento costitutivo dell'illecito penale, resta assorbito ex art. 84 c.p. il reato di omicidio colposo. * Cass. pen., sez. IV, 21 ottobre 2014, n. 43832 (ud. 16 maggio 2014), Spiga, in *Arch. giur. circ.* n. 2/2015 [RV260600]

● Sebbene la nuova disciplina di cui al D.L. 27 giugno 2003, n. 151, conv. con modif. nella L. 1 agosto 2003, n. 214, introducendo l'art. 9 ter c.s. abbia trasformato in delitto la partecipazione ad una gara di velocità, le gare svoltesi in epoca antecedente alla predetta disciplina, per il principio del *favor rei*, configurano ancora un illecito contravvenzionale. * Cass. pen., sez. IV, 19 febbraio 2009, n. 7294 (ud. 22 gennaio 2009), X, in *Arch. giur. circ.* 2009, 520.

● Al reato di partecipazione a gare di velocità con veicoli a motore, previsto prima come contravvenzione dall'art. 141, nono comma, D.L.vo n. 285 del 1992, disposizione incriminatrice abrogata ma reintrodotta nell'art. 9 ter dello stesso testo legislativo che qualifica il fatto come delitto, segue la confisca obbligatoria del veicolo utilizzato per la gara, secondo la previsione contenuta in entrambe le normative che si sono succedute nel tempo. (*Mass. Redaz.*) * Cass. pen., sez. IV, 20 novembre 2006, n. 38017 (ud. 19 ottobre 2006), Fontana, in *Riv. pen.* 2007, 269.

10. ⁽¹⁾ ⁽²⁾ **Veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità.** - 1. È eccezionale il veicolo che nella propria configurazione di marcia superi, per specifiche esigenze funzionali, i limiti di sagoma o massa stabiliti negli artt. 61 e 62 (93).

2. È considerato trasporto in condizioni di eccezionalità:

a) il trasporto di una o più cose indivisibili che, per le loro dimensioni, determinano eccedenza rispetto ai limiti di sagoma stabiliti dall'art. 61, ma sempre nel

rispetto dei limiti di massa stabiliti nell'art. 62; insieme con le cose indivisibili possono essere trasportate anche altre cose non eccedenti per dimensioni i limiti dell'art. 61, sempreché non vengano superati i limiti di massa stabiliti dall'art. 62;

b) il trasporto, che ecceda congiuntamente i limiti fissati dagli articoli 61 e 62, di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati composti ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici coils e laminati grezzi, eseguito con veicoli eccezionali, può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati, e comunque in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli; qualora vengano superati i limiti di cui all'articolo 62, ma nel rispetto dell'articolo 61, il carico può essere completato, con generi della stessa natura merceologica, per occupare l'intera superficie utile del piano di carico del veicolo o del complesso di veicoli, nell'osservanza dell'articolo 164 e della massa eccezionale a disposizione, fatta eccezione per gli elementi prefabbricati composti ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia per i quali ricorre sempre il limite delle sei unità. In entrambi i casi la predetta massa complessiva non potrà essere superiore a 38 tonnellate se autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se autoveicoli isolati a quattro assi, a 86 tonnellate se complessi di veicoli a sei assi, a 108 tonnellate se complessi di veicoli ad otto assi. I richiamati limiti di massa possono essere superati nel solo caso in cui venga trasportato un unico pezzo indivisibile^(?).

2 bis. Ove i veicoli di cui al comma 2, lettera b), per l'effettuazione delle attività ivi previste, compiano percorsi ripetitivi con sagome di carico sempre simili, l'autorizzazione alla circolazione è concessa dall'ente proprietario previo pagamento di un indennizzo forfettario pari a 1,5, 2 e 3 volte gli importi rispettivamente dovuti per i medesimi veicoli isolati a tre e quattro assi e le combinazioni a sei o più assi, da corrispondere contestualmente alla tassa di possesso e per la stessa durata. L'autorizzazione per la percorrenza di strade di tipo «A» è comunque subordinata al pagamento delle tariffe prescritte dalle società autostradali. I proventi dei citati indennizzi affluiscono in un apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato e sono assegnati agli enti proprietari delle strade in analogia a quanto previsto dall'articolo 34 per i veicoli classificati mezzi d'opera. Ai veicoli ed ai trasporti di cui sopra sono altresì applicabili le sanzioni di cui al comma 5 dell'articolo 34, aumentate di due volte, e ai commi 21 e 22 del presente articolo⁽⁴⁾.

3. È considerato trasporto in condizioni di eccezionalità anche quello effettuato con veicoli:

a) il cui carico indivisibile sporge posteriormente oltre la sagoma del veicolo di più di 3/10 della lunghezza del veicolo stesso (164);

b) che, pur avendo un carico indivisibile sporgente posteriormente meno di 3/10, hanno lunghezza, compreso il carico, superiore alla sagoma limite in lunghezza propria di ciascuna categoria di veicoli (164);

c) il cui carico indivisibile sporge anteriormente oltre la sagoma del veicolo (164);

d) isolati o costituenti autotreno (54), ovvero autoarticolati, purché il carico non sporga anteriormente dal semirimorchio, caratterizzati in modo permanente da particolari attrezzature risultanti dalle rispettive carte di circolazione, destinati esclusivamente al trasporto di veicoli che eccedono i limiti previsti dall'art. 61;

e) isolati o costituenti autotreni ovvero autoarticolati (54) dotati di blocchi d'angolo di tipo normalizzato allorché trasportino esclusivamente contenitori o casse mobili di tipo unificato o trainino rimorchi o semirimorchi utilizzati in operazioni di trasporto intermodale⁽⁵⁾, per cui vengono superate le dimensioni o le masse stabilite rispettivamente dall'articolo 61 e dall'articolo 62⁽⁶⁾;

f) mezzi d'opera definiti all'art. 54, comma 1, lett. n), quando eccedono i limiti di massa stabiliti dall'art. 62;

g) con carrozzeria ad altezza variabile che effettuano trasporti di animali vivi⁽⁷⁾;

g bis) che trasportano balle o rotoli di paglia e fieno⁽⁸⁾;

g ter) isolati o complessi di veicoli, adibiti al trasporto di macchine operatrici e di macchine agricole⁽⁹⁾.

4. Si intendono per cose indivisibili, ai fini delle presenti norme, quelle per le quali la riduzione delle dimensioni o delle masse, entro i limiti degli artt. 61 o 62, può recare danni o compromettere la funzionalità delle cose ovvero pregiudicare la sicurezza del trasporto.

5. I veicoli eccezionali possono essere utilizzati solo dalle aziende che esercitano ai sensi di legge l'attività del trasporto eccezionale ovvero in uso proprio per necessità inerenti l'attività aziendale; l'immatricolazione degli stessi veicoli potrà avvenire solo a nome e nella disponibilità delle predette aziende.

6. I trasporti ed i veicoli eccezionali sono soggetti a specifica autorizzazione alla circolazione (13 reg.), rilasciata dall'ente proprietario o concessionario per le autostrade, strade statali e militari e dalle regioni per la rimanente rete viaria, salvo quanto stabilito al comma 2, lettera b)^(?). Non sono soggetti ad autorizzazione i veicoli:

a) di cui al comma 3, lett. d), quando, ancorché per effetto del carico, non eccedano in altezza 4,20 m e non eccedano in lunghezza di oltre il 12%, con i li-

miti stabiliti dall'art. 61 ⁽¹⁰⁾; tale eccedenza può essere anteriore e posteriore oppure soltanto posteriore, per i veicoli isolati o costituenti autotreno, e soltanto posteriore per gli autoarticolati, a condizione che chi esegue il trasporto verifichi che nel percorso siano comprese esclusivamente strade o tratti di strada aventi le caratteristiche indicate nell'art. 167, comma 4;

b) di cui al comma 3, lett. g), lett. g bis) e lett. g ter) ⁽¹¹⁾, quando non eccedano l'altezza di 4,30 m con il carico e le altre dimensioni stabilite dall'art. 61 o le masse stabilite dall'art. 62, a condizione che chi esegue il trasporto verifichi che nel percorso siano comprese esclusivamente strade o tratti di strada aventi le caratteristiche indicate nell'art. 167, comma 4;

b bis) di cui al comma 3, lettera e), quando, ancorché per effetto del carico, non eccedano l'altezza di 4,30 m e non eccedano in lunghezza di oltre il 12 per cento i limiti stabiliti dall'articolo 61, a condizione che siano rispettati gli altri limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62 e che chi esegue il trasporto verifichi che nel percorso siano compresi esclusivamente strade o tratti di strada aventi le caratteristiche indicate nell'articolo 167, comma 4 ⁽⁸⁾.

7. I veicoli di cui all'art. 54, comma 1, lett. n), classificati mezzi d'opera e che eccedono i limiti di massa stabiliti nell'art. 62, non sono soggetti ad autorizzazione alla circolazione a condizione che:

a) non superino i limiti di massa indicati nel comma 8 e comunque i limiti dimensionali dell'art. 61;

b) circolino nelle strade o in tratti di strade che nell'archivio di cui all'art. 226 risultino transitabili per detti mezzi, fermo restando quanto stabilito dal comma 4 dello stesso art. 226;

c) da parte di chi esegue il trasporto sia verificato che lungo il percorso non esistano limitazioni di massa totale a pieno carico o per asse segnalate dai prescritti cartelli;

d) per essi sia stato corrisposto l'indennizzo di usura di cui all'art. 34.

Qualora non siano rispettate le condizioni di cui alle lett. a), b) e c) i suddetti mezzi devono richiedere l'apposita autorizzazione prevista per tutti gli altri trasporti eccezionali.

8. La massa massima complessiva a pieno carico dei mezzi d'opera, purché l'asse più caricato non superi le 13 t, non può eccedere:

a) veicoli a motore isolati:

1) due assi: 20 t;

2) tre assi: 33 t;

3) quattro o più assi, con due assi anteriori direzionali: 40 t;

b) complessi di veicoli:

1) quattro assi: 44 t;

2) cinque o più assi: 56 t;

3) cinque o più assi, per il trasporto di calcestruzzo in betoniera: 54 t.

9. L'autorizzazione è rilasciata o volta per volta o per più transiti o per determinati periodi di tempo nei limiti della massa massima tecnicamente ammissibile. Nel provvedimento di autorizzazione possono essere imposti percorsi prestabiliti ed un servizio di scorta tecnica, secondo le modalità e nei casi stabiliti dal regolamento ⁽¹²⁾. Qualora il transito del veicolo eccezionale o del trasporto in condizioni di eccezionalità imponga la chiusura totale della strada con l'appuntamento di itinerari alternativi, la scorta tecnica deve richiedere l'intervento degli organi di polizia stradale (54) competenti per territorio che, se le circostanze lo consentono, possono autorizzare il personale della scorta tecnica stessa a coadiuvare il personale di polizia o ad eseguire direttamente, in luogo di esso, le necessarie operazioni, secondo le modalità stabilite nel regolamento ⁽¹³⁾ ⁽¹⁴⁾.

9 bis. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, il Governo, con regolamento adottato ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e successive modificazioni, modifica il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, prevedendo che:

a) per i trasporti eccezionali su gomma sia sufficiente prevedere la trasmissione, per via telematica, della prescritta richiesta di autorizzazione, corredata della necessaria documentazione, all'ente proprietario o concessionario per le autostrade, strade statali e militari, e alle regioni per la rimanente rete viaria, almeno quindici giorni prima della data fissata per il viaggio e le autorizzazioni devono essere rilasciate entro quindici giorni dalla loro presentazione;

b) le autorizzazioni periodiche di cui all'articolo 13 del citato regolamento siano valide per un numero indefinito di viaggi con validità annuale per la circolazione a carico e a vuoto dei convogli indicati sull'autorizzazione;

c) le autorizzazioni multiple di cui al medesimo articolo 13 siano valide per un numero definito di viaggi da effettuarsi entro sei mesi dalla data del rilascio;

d) le autorizzazioni singole di cui al medesimo articolo 13 siano valide per un unico viaggio da effettuarsi entro tre mesi dalla data di rilascio;

e) per le autorizzazioni di tipo periodico non è prevista l'indicazione della tipologia e della natura della merce trasportata;

f) le disposizioni contenute all'articolo 13, comma 5, non siano vincolate alla invariabilità della natura del materiale e della tipologia degli elementi trasportati;

g) i trasporti di beni della medesima tipologia ripetuti nel tempo siano soggetti all'autorizzazione periodica prevista dall'articolo 13, come modificato ai sensi del presente comma, e che questa sia rilasciata con le modalità semplificate di cui alla lettera a) del presente comma;

h) tutti i tipi di autorizzazioni, anche con validità scaduta, siano rinnovabili su domanda che deve essere presentata, in carta semplice, per non più di tre volte, per un periodo di validità non superiore a tre anni, quando tutti i dati, riferiti sia al veicolo che al suo carico, ed i percorsi stradali siano rimasti invariati;

i) nelle domande relative alle autorizzazioni di tipo singolo o multiplo, possano essere indicati, con annotazione a parte fino ad un massimo di cinque veicoli costituenti riserva di quelli scelti per il trasporto, pari a cinque sia per il veicolo trattore che per il veicolo rimorchio o semirimorchio e siano ammesse tutte le combinazioni possibili tra i trattori ed i rimorchi o semirimorchi anche incrociate ⁽¹⁵⁾.

10. L'autorizzazione può essere data solo quando sia compatibile con la conservazione delle sovrastrutture stradali, con la stabilità dei manufatti e con la sicurezza della circolazione. In essa sono indicate le prescrizioni nei riguardi della sicurezza stradale. Se il trasporto eccezionale è causa di maggiore usura della strada in relazione al tipo di veicolo, alla distribuzione del carico sugli assi e al periodo di tempo o al numero dei transiti per i quali è richiesta l'autorizzazione, deve altresì essere determinato l'ammontare dell'indennizzo (34), dovuto all'ente proprietario della strada, con le modalità previste dal comma 17. L'autorizzazione è comunque subordinata al pagamento delle spese relative agli eventuali accertamenti tecnici preventivi e alla organizzazione del traffico eventualmente necessaria per l'effettuazione del trasporto nonché alle opere di rafforzamento necessarie. Ai limiti dimensionali stabiliti dall'autorizzazione non concorrono le eventuali eccedenze derivanti dagli organi di fissaggio ed ancoraggio del carico ⁽¹⁶⁾.

11. L'autorizzazione alla circolazione non è prescritta per i veicoli eccezionali di cui al comma 1 quando circolano senza superare nessuno dei limiti stabiliti dagli artt. 61 e 62 e quando garantiscono il rispetto della iscrizione nella fascia di ingombro prevista dal regolamento.

12. Non costituisce trasporto eccezionale, e pertanto non è soggetto alla relativa autorizzazione, il traino di veicoli in avaria (165) non eccedenti i limiti

dimensionali e di massa stabiliti dagli artt. 61 o 62, quando tale traino sia effettuato con veicoli rispondenti alle caratteristiche costruttive e funzionali indicate nel regolamento (12 reg.) e sia limitato al solo itinerario necessario a raggiungere la più vicina officina.

13. Non costituisce altresì trasporto eccezionale l'autoarticolato (54) il cui semirimorchio è allestito con gruppo frigorifero autorizzato, sporgente anteriormente a sbalzo, a condizione che il complesso non ecceda le dimensioni stabilite dall'art. 61.

14. I veicoli per il trasporto di persone che per specificate e giustificate esigenze funzionali superino le dimensioni o le masse stabilite dagli artt. 61 o 62 sono compresi tra i veicoli di cui al comma 1. I predetti veicoli, qualora utilizzino i sistemi di propulsione ad alimentazione elettrica, sono esenti dal titolo autorizzativo allorché presentano un'eccedenza in lunghezza rispetto all'art. 61 dovuta all'asta di presa di corrente in posizione di riposo. L'immatricolazione, ove ricorra, e l'autorizzazione all'impiego potranno avvenire solo a nome e nella disponibilità di imprese autorizzate ad effettuare il trasporto di persone.

15. L'autorizzazione non può essere accordata per i motoveicoli (53) ed è comunque vincolata ai limiti di massa e alle prescrizioni di esercizio indicate nella carta di circolazione prevista dall'art. 93.

16. Nel regolamento sono stabilite le caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli eccezionali e di quelli adibiti al trasporto eccezionale, nonché dei mezzi d'opera (9-11 reg.).

17. Nel regolamento sono stabilite le modalità per il rilascio delle autorizzazioni per l'esecuzione dei trasporti eccezionali, ivi comprese le eventuali tolleranze, l'ammontare dell'indennizzo nel caso di trasporto eccezionale per massa, e i criteri per l'imposizione della scorta tecnica ⁽¹⁷⁾. Nelle autorizzazioni periodiche rilasciate per i veicoli adibiti al trasporto di carri ferroviari vige l'esonerazione dall'obbligo della scorta ⁽¹⁸⁾.

18. Chiunque, senza avere ottenuto l'autorizzazione, ovvero violando anche una sola delle condizioni stabilite nell'autorizzazione relativamente ai percorsi prestabiliti, fatta esclusione di brevi tratte non prevedibili e funzionali alla consegna delle merci, su o tra percorsi già autorizzati, ai periodi temporali, all'obbligo di scorta tecnica ⁽¹⁹⁾, nonché superando anche uno solo dei limiti massimi dimensionali o di massa indicati nell'autorizzazione medesima, esegua uno dei trasporti eccezionali di cui ai commi 2, 3 o 7, ovvero circoli con uno dei veicoli eccezionali di cui al comma 1, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 796 a € 3.212 ⁽⁴⁾.

19. Chiunque esegua trasporti eccezionali o in condizioni di eccezionalità, ovvero circoli con un veicolo eccezionale senza osservare le prescrizioni stabilite nell'autorizzazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 159 a € 642. Alla stessa sanzione è soggetto chiunque esegua trasporti eccezionali o in condizioni di eccezionalità ovvero circoli con un veicolo eccezionale, senza rispettare tutte le prescrizioni non comprese fra quelle indicate al comma 18, ad esclusione dei casi in difetto, ancorché maggiori delle tolleranze ammesse e/o con numero inferiore degli elementi del carico autorizzato ⁽⁴⁾.

20. Chiunque, avendola ottenuta, circoli senza avere con sé l'autorizzazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 42 a € 173. Il viaggio potrà proseguire solo dopo l'esibizione dell'autorizzazione; questa non sana l'obbligo di corrispondere la somma dovuta.

21. Chiunque adibisce mezzi d'opera al trasporto di cose diverse da quelle previste nell'art. 54, comma 1, lett. n), salvo che ciò sia espressamente consentito, comunque entro i limiti di cui all'articolo 62, nelle rispettive licenze ed autorizzazioni al trasporto di cose, ⁽²⁰⁾ è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 431 a € 1.734 e alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione da uno a sei mesi. La carta di circolazione è ritirata immediatamente da chi accerta la violazione e trasmessa, senza ritardo, all'ufficio competente del Dipartimento per i trasporti terrestri che adotterà il provvedimento di sospensione. Alla terza violazione, accertata in un periodo di cinque anni, è disposta la revoca, sulla carta di circolazione, della qualifica di mezzo d'opera.

22. Chiunque transita con un mezzo d'opera in eccedenza ai limiti di massa stabiliti nell'art. 62 sulle strade e sulle autostrade non percorribili ai sensi del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 431 a € 1.734.

23. Le sanzioni amministrative pecuniarie previste dai commi 18, 19, 21 e 22 si applicano sia al proprietario del veicolo sia al committente, quando si tratta di trasporto eseguito per suo conto esclusivo, ad esclusione di quelle relative a violazioni di norme di cui al Titolo V che restano a carico del solo conducente del veicolo ⁽⁴⁾.

24. Dalle sanzioni amministrative pecuniarie previste dai commi 18, 21 e 22 consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida del conducente per un periodo da quindici a trenta giorni, nonché la sospensione della carta di circolazione del veicolo da uno a due mesi, secondo le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Nel caso

di cui al comma 18, ove la violazione consista nel superamento dei limiti di massa previsti dall'articolo 62, ovvero dei limiti di massa indicati nell'autorizzazione al trasporto eccezionale, non si procede all'applicazione di sanzioni, se la massa complessiva a pieno carico non risulta superiore di oltre il 5 per cento ai limiti previsti dall'articolo 62, comma 4. Nel caso di cui al comma 18, ove la violazione consista nel superamento dei limiti di sagoma previsti dall'articolo 61, ovvero dei limiti indicati nell'autorizzazione al trasporto eccezionale, non si procede all'applicazione di sanzioni se le dimensioni del carico non risultano superiori di oltre il 2 per cento, tranne nel caso in cui il superamento delle dimensioni comporti la prescrizione dell'obbligo della scorta ⁽²⁾.

25. Nelle ipotesi di violazione dei commi 18, 21 e 22, l'agente accertatore intima al conducente di non proseguire il viaggio, fino a che non si sia munito dell'autorizzazione, ovvero non abbia ottemperato alle norme ed alle cautele stabilite nell'autorizzazione. Il veicolo deve essere condotto in un luogo indicato dal proprietario dello stesso, al fine di ottemperare al fermo amministrativo; durante la sosta la responsabilità del veicolo e il relativo trasporto rimangono a carico del proprietario. Di quanto sopra è fatta menzione nel verbale di contestazione. Se le disposizioni come sopra impartite non sono osservate, si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi ⁽⁴⁾.

25 bis. Nelle ipotesi di violazione del comma 19 il veicolo non può proseguire il viaggio se il conducente non abbia provveduto a sistemare il carico o il veicolo ovvero non abbia adempiuto alle prescrizioni omesse. L'agente accertatore procede al ritiro immediato della carta di circolazione, provvedendo con tutte le cautele che il veicolo sia condotto in luogo idoneo per la sistemazione del carico; del ritiro è fatta menzione nel verbale di contestazione della violazione. Durante la sosta la responsabilità del veicolo e del relativo carico rimane del conducente. I documenti sono restituiti all'aveute diritto, allorché il carico o il veicolo siano stati sistemati, ovvero quando sia stata adempiuta la prescrizione omissa ⁽²¹⁾.

25 ter. Il personale abilitato che nel corso di una scorta tecnica non rispetta le prescrizioni o le modalità di svolgimento previste dal regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 341 a € 1.365. Ove in un periodo di due anni il medesimo soggetto sia incorso per almeno due volte in una delle violazioni di cui al presente comma, all'ultima violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione dell'abilitazione da uno a tre mesi, ai sensi della sezione II del capo I del titolo VI ⁽²¹⁾.

25 *quater*. Oltre alle sanzioni previste nei commi precedenti non è data facoltà di applicare ulteriori sanzioni di carattere amministrativo da parte degli enti di cui al comma 6⁽¹⁾).

26. Le disposizioni del presente articolo non si applicano alle macchine agricole eccezionali e alle macchine operatrici eccezionali.

⁽¹⁾ Si vedano gli artt. da 9 a 20 Reg. c.s.

⁽²⁾ A norma dell'art. 1 del D.L. 21 aprile 1995, n. 117, convertito, con modificazioni, nella L. 8 giugno 1995, n. 234, così come modificato dall'art. 4 del D.L. 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, nella L. 3 agosto 1995, n. 351 e come da ultimo sostituito, dall'art. 5, del D.L. 4 ottobre 1996, n. 517, convertito, con modificazioni, nella L. 4 dicembre 1996, n. 611, le disposizioni contenute in questo articolo si applicano a decorrere dal 1° gennaio 1997. È comunque consentita l'approvazione e l'omologazione dei mezzi d'opera secondo i limiti di massa previsti dal comma 8 del medesimo articolo.

⁽³⁾ Questa lettera è stata così sostituita dall'art. 28 della L. 7 dicembre 1999, n. 472.

⁽⁴⁾ Questo comma è stato così sostituito dall'art. 28 della L. 7 dicembre 1999, n. 472.

⁽⁵⁾ Le parole: «o trainino rimorchi o semirimorchi utilizzati in operazioni di trasporto intermodale» sono state inserite dall'art. 47 bis, comma 3, lett. b), del D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, nella L. 21 giugno 2017, n. 96.

⁽⁶⁾ Questa lettera è stata così sostituita dall'art. 2, comma 2 undecies, del D.L. 2 gennaio 1997, n. 1, convertito, con modificazioni, nella L. 5 marzo 1997, n. 38.

⁽⁷⁾ Anteriormente alle modifiche apportate dal D.L.vo 10 settembre 1993, n. 360, l'art. 14, primo comma, del D.L. 29 marzo 1993, n. 82, convertito, con modificazioni, nella L. 27 maggio 1993, n. 162, aveva aggiunto la lett. f bis) il cui contenuto è ora riprodotto nella lett. g). Si veda in proposito l'art. 233, comma 3, di questo codice.

⁽⁸⁾ Questa lettera è stata aggiunta dall'art. 28 della L. 7 dicembre 1999, n. 472.

⁽⁹⁾ Le parole: «, salvo quanto stabilito al comma 2, lett. b)» sono state aggiunte dall'art. 28 della L. 7 dicembre 1999, n. 472.

⁽¹⁰⁾ Le originarie parole: «con il limite massimo di 13,44 m per gli autoveicoli isolati, 20,16 m per gli autotreni e 17,36 m per gli autotricolati» sono state così sostituite dalle attuali: «con i limiti stabiliti dall'art. 61» dall'art. 28 della L. 7 dicembre 1999, n. 472.

⁽¹¹⁾ Le originarie parole: «lett. e) e lett. g)» sono state così sostituite dalle attuali: «lett. g), lett. g bis) e lett. g ter)» dall'art. 28 della L. 7 dicembre 1999, n. 472.

⁽¹²⁾ Questo periodo è stato così sostituito dall'art. 4, comma 1, lett. a), della L. 29 luglio 2010, n. 120.

⁽¹³⁾ Questo periodo è stato così sostituito dall'art. 4, comma 1, lett. b), della L. 29 luglio 2010, n. 120.

⁽¹⁴⁾ Si veda il D.M. 18 luglio 1997, recante disciplinare per le scorte tecniche ai veicoli eccezionali ed ai trasporti in condizioni eccezionali così come modificato dal D.M. 24 aprile 2003.

⁽¹⁵⁾ Questo comma è stato, da ultimo, così sostituito dall'art. 14, comma 16, della L. 12 novembre 2011, n. 183, a decorrere dal 1° gennaio 2012.

⁽¹⁶⁾ Questo periodo è stato aggiunto dall'art. 28 della L. 7 dicembre 1999, n. 472.

⁽¹⁷⁾ Le parole: «i criteri per la imposizione della scorta tecnica o della scorta della polizia della strada» sono state così sostituite dalle attuali: «i criteri per l'imposizione della scorta tecnica» dall'art. 4, comma 1, lett. c), della L. 29 luglio 2010, n. 120.

⁽¹⁸⁾ L'ultimo periodo di questo comma è stato aggiunto dall'art. 2, comma 3, della L. 7 marzo 1997, n. 48. Si veda, altresì, l'art. 2, commi 1 e 2, della medesima legge che si riportano:

«1. Le autorizzazioni periodiche già rilasciate ai sensi dell'articolo 10 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, e dei relativi decreti interministeriali, in scadenza al 31 dicembre 1996, sono prorogate al 31 dicembre 1997.

«2. Le disposizioni relative al servizio di scorta tecnica per i veicoli ed i trasporti eccezionali, fissate dall'articolo 10 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dall'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, nonché dalle loro successive modificazioni, si applicano a partire dal 1° gennaio 1998. Fino a tale termine, qualora, ai sensi dell'articolo 16 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, sia prevista la scorta, nel provvedimento di autorizzazione è sempre prescritta la scorta della polizia stradale. Questa, ove le condizioni di traffico e di sicurezza stradale lo consentano, può autorizzare l'impresa a servirsi dei propri autoveicoli quale scorta, prescrivendone le modalità».

⁽¹⁹⁾ Le parole: «all'obbligo di scorta della Polizia stradale o tecnica» sono state così sostituite dalle attuali: «all'obbligo di scorta tecnica» dall'art. 4, comma 1, lett. d), della L. 29 luglio 2010, n. 120.

⁽²⁰⁾ Le parole da: «salvo che...» sino a: «...trasporto di cose» sono state inserite dall'art. 28 della L. 7 dicembre 1999, n. 472.

⁽²¹⁾ Questo comma è stato aggiunto dall'art. 28 della L. 7 dicembre 1999, n. 472.

● In tema di circolazione stradale, il margine di tolleranza del due per cento, ai sensi dell'art. 10, comma 24, cod. strada, si applica solo nel trasporto eccezionale perché eseguito con veicolo di lunghezza totale superiore ai dodici metri, non anche nell'ipotesi di lunghezza totale inferiore, in quanto il trasporto eccezionale si svolge con modalità di sicurezza diverse dall'ordinario, che giustificano una differente regolamentazione dell'eccezione di carico. * Cass. civ., sez. II, 23 maggio 2014, n. 11537, Di Quinzio ed altro c. Prefettura Pescara, in *Arch. giur. circ.* 9/14. [RV630849]

● La «specificata autorizzazione» per circolare, richiesta dall'art. 10, quinto comma del D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393 (nel testo sostituito dall'art. 1 della L. 10 febbraio 1982, n. 38) per i trasporti eccezionali di cui al primo comma dello stesso articolo, va riferita al trasporto, non al veicolo, e quindi esige la determinazione del relativo percorso. * Cass. civ., sez. I, 4 novembre 1992, n. 11971, Graglia Autotrasporti di A. Graglia Snc c. Prefetto di Torino.

● L'art. 10 del d.p.r. 15 giugno 1959 n. 393 (come modificato dall'art. 1 della L. 10 febbraio 1982, n. 38) – secondo cui è soggetto a speciale au-

torizzazione dell'ente proprietario o concessionario della strada il trasporto di cose indivisibili che, per le loro dimensioni, determinano eccedenze rispetto ai limiti stabiliti dal successivo art. 32 (modificato dall'art. 5 legge n. 38 del 1982) – non può, con un'interpretazione estensiva, essere applicato anche al trasporto di cose divisibili (ciascuna delle quali non superiore alla sagoma d'ingombro consentita), che eccedano i medesimi limiti, in quanto tale seconda ipotesi è specificamente regolata dal citato art. 32, il quale, facendo riferimento, nel primo comma, al veicolo compreso il suo carico, per quanto riguarda la larghezza e l'altezza del piano stradale, deve ritenersi che adotti il medesimo criterio anche per la lunghezza, fissata in un massimo di 18 metri al comma quarto. Ne consegue che, qualora tale ultimo limite sia superato con un trasporto di cose distinte e divise (nella specie, trattavasi di un autocarro con rimorchio carico di autovetture nuove per una lunghezza complessiva di metri 18,90) deve essere applicata la norma sanzionatoria contenuta nel settimo comma dell'art. 32 e non quella prevista dall'art. 10. * Cass. civ., sez. I, 4 dicembre 1989, n. 5336, Ministero dell'Interno e Prefettura di Asti c. Spa F.lli Elia, in *Arch. giur. circ.* 1990, 303.

● L'autorizzazione, prescritta dall'art. 10 del d.p.r. 15 giugno 1959 n. 393, per il trasporto di cose indivisibili che, per le loro dimensioni, determinano un'eccedenza rispetto ai limiti stabiliti nel successivo art. 32, è necessaria, quando si tratta di un autotreno, non soltanto se vengono superati i limiti di lunghezza massima dell'autotreno nel suo complesso, ma anche se l'eccedenza si determini rispetto ai limiti massimi di una delle unità componenti, quella motrice o quella rimorchiata su cui il carico venga sistemato. Tale principio, operante anche dopo la nuova normativa degli autoveicoli industriali di cui alla L. 5 maggio 1976 n. 313, non trova deroga per il caso di autotreni attrezzati in modo permanente al trasporto di cose determinate, trattandosi di circostanza rilevante, ai sensi dell'art. 2 della citata legge (modificativo dell'art. 26 lett. g del d.p.r. n. 393 del 1959) solo al diverso fine del calcolo della sporgenza massima del carico dalla parte posteriore del veicolo (nel senso che il limite dei tre decimi della lunghezza del veicolo stesso, di cui all'art. 119 del d.p.r. n. 393 del 1959, va computato considerando il suddetto autotreno come un'unica unità). * Cass. civ., sez. I, 4 marzo 1986, n. 1343, Soc. Garioni c. Prefett. Cremona.

11. (1) Servizi di polizia stradale. – 1. Costituiscono servizi di polizia stradale (12, 93):

- a) la prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale;
- b) la rilevazione degli incidenti stradali;
- c) la predisposizione e l'esecuzione dei servizi diretti a regolare il traffico;
- d) la scorta per la sicurezza della circolazione (21 reg.);
- e) la tutela e il controllo sull'uso della strada.

2. Gli organi di polizia stradale concorrono, altresì, alle operazioni di soccorso automobilistico e stradale in genere. Possono, inoltre, collaborare all'effettuazione di rilevazioni per studi sul traffico.

3. Ai servizi di polizia stradale provvede il Ministero dell'interno, salvo le attribuzioni dei comuni per quanto concerne i centri abitati. Al Ministero dell'interno compete, altresì, il coordinamento dei servizi di polizia stradale da chiunque espletati (21 reg.).

4. Gli interessati possono chiedere agli organi di polizia di cui all'art. 12 le informazioni acquisite relativamente alle modalità dell'incidente, alla residenza ed al domicilio delle parti, alla copertura assicurativa dei veicoli e ai dati di individuazione di questi ultimi (21 reg.).

(1) *Si veda l'art. 21 Reg. c.s.*

● Gli agenti e gli ufficiali di polizia municipale, in conformità alla regola generale stabilita dall'articolo 13 della legge n. 689 del 1981 in tema di accertamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, in quanto organi di polizia giudiziaria con competenza estesa su tutto il territorio comunale, hanno il potere di accertare le violazioni in materia di circolazione stradale punite con sanzioni amministrative pecuniarie in tutto tale territorio, senza che detto potere risulti da alcuna norma condizionato a singoli atti di investitura, sia all'interno che fuori dei centri abitati. Gli accertamenti delle violazioni del codice della strada compiuti in tale territorio dagli agenti e ufficiali di polizia municipale debbono ritenersi per ciò stesso legittimi sotto il profilo della competenza dell'organo accertatore, restando l'organizzazione, la direzione e il coordinamento del servizio elementi esterni all'accertamento, ininfluenti su detta competenza. * Cass. civ., sez. I, 19 ottobre 2006, n. 22366, Comune di San Ferdinando di Puglia c. Grossano, in *Arch. giur. circ.* 2007, 370. [RV593146]

● L'art. 68 della legge 23 dicembre 1999, n. 488, nel prevedere che l'art. 17, commi 132 e 133 della legge 15 maggio 1997, n. 127 s'interpreta nel senso che il conferimento ai cosiddetti «ausiliari del traffico» delle funzioni di prevenzione

ed accertamento delle violazioni del codice della strada comprende anche i poteri di contestazione immediata, nonché di redazione e sottoscrizione del verbale di accertamento, non ha introdotto in materia sostanziali innovazioni, tali da consentire di escludere che tale disposizione abbia effettivamente carattere d'interpretazione autentica, e quindi efficacia retroattiva; pertanto, anche in riferimento al periodo anteriore alla sua entrata in vigore, l'eventuale collaborazione prestata in sede di rilevazione e segnalazione dell'infrazione dei predetti soggetti, non investiti di funzioni di polizia, non rende illegittimo l'accertamento contestato al trasgressore dai vigili urbani. * Cass. civ., sez. I, 8 febbraio 2006, n. 2817, Genovese c. Prefetto di Roma, in *Arch. giur. circ.* 2006, 732. [RV586821]

● Nell'ipotesi in cui venga proposta opposizione direttamente avverso il verbale di contestazione redatto dalla polizia stradale per violazione del codice della strada (non, dunque, avverso, l'ordinanza-ingiunzione del Prefetto), la legittimazione processuale passiva va riconosciuta unicamente in capo al Ministero dell'interno, organo gerarchicamente sovraordinato agli agenti accertatori, ai sensi dell'art. 11 del codice della strada, dovendo negarsi che la Prefettura (oggi Ufficio territoriale periferico del Governo) possa, per un verso, stare in giudizio, per resistere all'opposizione, in luogo del Ministero dell'interno e, per l'altro verso, promuovere in proprio ricorso per cassazione avverso la sentenza di merito. L'inidoneità della Prefettura a stare in giudizio per il Ministero dell'interno è causa di nullità di tutti gli atti processuali illegittimamente compiuti in sede di merito, rilevabile d'ufficio in sede di legittimità, a meno che non vi sia giudicato sul punto a seguito di eccezione della parte interessata, disattesa dal giudice del merito e non riproposta con il ricorso per cassazione. * Cass. civ., sez. I, 24 agosto 2004, n. 16726, Prefettura di Potenza c. Tecnoservice 2M di Ventre Michele e C. Sas, in *Arch. giur. circ.* 2005, 103.

● In tema di controllo sull'osservanza delle prescrizioni del codice della strada, l'attività di rilevazione degli illeciti amministrativi ha natura ufficiosa e non può essere graduata secondo le indicazioni o i desideri dell'utente della strada. Essa rientra a pieno titolo fra i cd. servizi di polizia stradale, che non possono formare oggetto di sindacato in ordine alla loro organizzazione in sede di ricorso avverso le sanzioni, e che – ai sensi dell'art. 11 c.s. – comprendono sia l'attività di prevenzione e sia quella di accertamento delle violazioni, senza che tra le stesse vi sia una funzionalizzazione assoluta e predeterminata della seconda rispetto alla prima. Infatti, spetta al Ministero dell'interno co-

ordinare i servizi di polizia stradale da chiunque espletati (art. 11, comma 3, in riferimento all'art. 12 c.s.) e stabilire quali attività di repressione e di accertamento delle violazioni organizzare e con quali forze; e ai Comuni (e alle altre autonomie territoriali), nell'ambito delle proprie attribuzioni e con le limitazioni territoriali che la legge stabilisce (artt. 11, comma 3, e 12, comma 3, lett. b-f) in materia, di svolgere anche l'attività di prevenzione dei sinistri stradali. Pertanto, gli enti proprietari delle strade non hanno la facoltà di concedere agli organi deputati al servizio di polizia stradale (elencati nell'art. 12, comma 3), né in via generale e astratta, né in concreto, attraverso singoli provvedimenti autorizzatori, il permesso di svolgere le attività stabilite dall'art. 11 citato. (In applicazione di tali principi la Corte ha cassato con rinvio la sentenza del Giudice di pace che aveva dichiarato nulla sia l'ordinanza-ingiunzione del Prefetto che il verbale dei vigili municipali anche perché l'attività di rilevazione dell'illecito, considerata secondaria rispetto a quella primaria della prevenzione dei sinistri, non era stata preceduta da un'autorizzazione a tali controlli da parte dell'ente proprietario della strada). * Cass. civ., sez. I, 19 marzo 2004, n. 5558, Prefettura di Pisa c. Remedi, in *Arch. giur. circ.* 2004, 487.

● L'art. 23, comma quinto, reg. esec. c.s., approvato con D.P.R. n. 495/1992, che consente al titolare della tessera di riconoscimento di cui al comma quarto (ossia al personale di cui al comma primo dello stesso articolo, il quale richiama, a sua volta, il personale di alcune amministrazioni pubbliche che, ai sensi dell'art. 12, comma terzo, del codice, può effettuare «la prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e la tutela e il controllo sull'uso delle strade») «la libera circolazione sui trasporti pubblici urbani e sui trasporti automobilistici di linea nell'ambito del territorio di competenza delle amministrazioni di appartenenza», deve logicamente interpretarsi nel senso che la libera circolazione è consentita a tutto il personale abilitato a svolgere i servizi di polizia stradale e di tutela e controllo sull'uso delle strade (nella fattispecie, si trattava di un dipendente dell'Anas), onde facilitarne le attività di prevenzione e di accertamento delle relative violazioni, sempreché tale circolazione sia finalizzata alle richiamate attività, e deve, pertanto, escludersi che essa sia consentita in altre ipotesi, quale quella di viaggi per esigenze di tipo personale o privato; tuttavia, proprio al fine di privilegiare l'interesse ad un ampio ed incondizionato svolgimento delle attività predette, senza inopportuni intralci buro-

cratici, la prova della mancanza di connessione tra circolazione e svolgimento di tali attività, ai fini dell'obbligo di pagamento del biglietto, deve essere fornita dall'amministrazione titolare del servizio di trasporto pubblico, e non dall'agente (cui sia contestata la contravvenzione all'obbligo del pagamento del biglietto). * Cass. civ., sez. I, 9 marzo 2004, n. 4716, Provincia di Venezia c. Spinato, in *Arch. giur. circ.* 2004, 878.

● In caso di opposizione proposta direttamente avverso il verbale di accertamento di infrazione del codice della strada redatto dalla polizia stradale, la legittimazione passiva va riconosciuta al Ministero dell'interno, essendo questa l'Amministrazione Centrale cui appartiene il Corpo della polizia stradale e avendo inoltre detto Ministero specifiche competenze in materia di circolazione stradale nonché il compito di coordinamento dei servizi di polizia stradale, da chiunque espletati. Ne consegue che la detta opposizione non può essere proposta direttamente nei confronti della polizia stradale. * Cass. civ., sez. I, 7 maggio 2003, n. 6934, Polizia Stradale Aosta c. Bolla Pittaluga, in *Arch. giur. circ.* 2003, 941.

● Il rilascio di copia degli atti relativi ai rilievi fatti dalla polizia municipale in occasione di un sinistro stradale, integra esercizio di un servizio espletato nei confronti dei privati, il cui onere deve essere coperto da proventi tariffari, non valutabili in soli termini di costo di riproduzione in copia dei documenti in possesso dell'amministrazione, ma tenendo conto, altresì, dei corrispettivi delle attività a tal fine necessarie e strumentali. (Fattispecie di conferma della sentenza di primo grado che aveva rigettato il ricorso finalizzato all'annullamento del provvedimento col quale il comune richiedeva il pagamento della somma di lire 70.000, per il costo del servizio, e della delibera di giunta municipale con la quale era stata fissata la suddetta tariffa). * Cons. Stato, sez. V, 22 gennaio 2003, n. 254, Fanticini e altra c. Comune di Reggio Emilia, in *Arch. giur. circ.* 2003, 318.

● Rientra nei compiti della polizia municipale l'accertamento delle infrazioni al codice della strada consumate nel territorio comunale, anche se fuori del centro abitato, atteso che l'art. 11, terzo comma, c.s. – che demanda al Ministero dell'interno i servizi di polizia stradale, con la sola salvezza delle attribuzioni dei comuni per quanto concerne i centri abitati – attiene alla direzione e predisposizione di tali servizi, nonché al loro coordinamento, ma non alla delimitazione delle competenze della polizia municipale, che è regolata dagli artt. 3, 4, primo comma, n. 3, e 5 della legge 3 luglio 1986, n. 65 con riferimento all'inte-

ro territorio dell'ente di appartenenza. * Cass. civ., sez. I, 1 marzo 2002, n. 3019, Prefettura Lecce c. Coluccia, in *Arch. giur. circ.* 2002, 462.

● Nell'ipotesi in cui venga proposta opposizione direttamente avverso il verbale di contestazione per violazione al codice della strada (non, dunque, avverso l'ordinanza-ingiunzione del prefetto, il quale, in tal caso, è dotato di propria legittimazione processuale passiva ex art. 204 cod. strada), la legittimazione passiva va riconosciuta, alternativamente, sia alle singole amministrazioni centrali, cui appartengono i vari Corpi autorizzati alla contestazione (nella specie, i carabinieri, e perciò il Ministro della difesa) sia al Ministero dell'interno, il quale, ai sensi dell'art. 11 c.s., possiede specifiche competenze in materia di circolazione stradale, nonché ha il compito di coordinamento dei servizi di polizia stradale. * Cass. civ., sez. I, 3 dicembre 2001, n. 15245, Mascoli c. Regione Carabinieri Emilia-Romagna, Comando Stazione di Ferrara, in *Arch. giur. circ.* 2002, 290. [RV550772]

● Rientra nei compiti della polizia municipale, e non necessita, perciò, dell'autorizzazione del prefetto, l'accertamento dell'infrazione al c.s. consumata in territorio comunale, anche se fuori del centro abitato, poiché le disposizioni del c.s., che attribuiscono al Ministero dell'interno il potere di coordinamento dei servizi di polizia stradale non sottraggono le relative competenze ai comuni, ai quali sono attribuite, dall'art. 18 del D.P.R. n. 616 del 1977, le funzioni relative alla materia della polizia locale urbana e rurale che si svolgono nell'ambito del territorio comunale. * Cass. civ., sez. I, 22 agosto 2001, n. 11183, Ministero dell'interno ed altra c. Del Giudice, in *Arch. giur. circ.* 2001, 908. [RV549028]

● Non è prevista alcuna autorizzazione del Ministero dell'interno come requisito di legittimità per l'attività di accertamento delle violazioni delle norme in materia di circolazione stradale da parte della Polizia municipale nel territorio comunale, pur se fuori del centro abitato, in quanto i vigili urbani derivano il loro potere di accertamento direttamente dalla legge. * Cass. civ., sez. I, 15 marzo 2001, n. 3764, Ministero dell'interno e Prefetto di Foggia c. Dibitetto, in *Arch. giur. circ.* 2001, 565. Nello stesso senso, Cass. civ., sez. I, 15 marzo 2001, n. 3761.

● Ricorrono gli estremi del reato di abuso di ufficio nel comportamento del vigile urbano che elevi contravvenzione a un soggetto e non a un altro se si siano resi entrambi autori della medesima infrazione al codice della strada (divieto di sosta). L'abuso di ufficio nella formulazione della norma dell'art. 323 c.p. conseguente alla entrata in vigo-

re dell'art. 1 della L. 16 luglio 1997, n. 234, può, infatti, realizzarsi anche con un comportamento omissivo. D'altra parte, la violazione di legge va ravvisata nella inosservanza dell'art. 11, comma primo, lett. a) del codice della strada, che fa obbligo ai soggetti indicati nell'art. 12 dello stesso codice (tra i quali gli appartenenti alla polizia municipale) di procedere alla prevenzione e all'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e di contestare la violazione; mentre l'ingiusto vantaggio patrimoniale a favore del soggetto al quale non è stata elevata la contravvenzione è ravvisabile nella esenzione illegittima dal pagamento della somma portata dalla violazione amministrativa. (Nel confermare la decisione dei giudici di merito, la Corte ha ritenuto corretta la motivazione della sentenza impugnata anche nel punto in cui ha desunto il dolo intenzionale dal fatto che il soggetto al quale non era stata elevata la contravvenzione era il proprietario del locale antistante il luogo ove era posto il divieto). * Cass. pen., sez. VI, 23 dicembre 1999, n. 14641 (ud. 22 novembre 1999), Battista P.A. e altro. [RV216325]

● La legittimità dell'accertamento di una violazione al codice della strada contestata al trasgressore dal competente comando dei Vigili Urbani non è in alcun modo inficiata dalla eventuale collaborazione prestata, in sede di rilevazione e segnalazione della violazione stessa, dai c.d. «ausiliari del traffico», i quali, senza essere investiti di funzioni di polizia, operano in funzione di mera collaborazione con l'autorità municipale. Né risulta a ciò di ostacolo il disposto *in parte qua*, della legge 689 del 1981, ben potendo i verbali dei pubblici ufficiali attingere il loro contenuto da segnalazioni e denunce effettuate da privati cittadini, pur senza fare, in tal caso, fede fino a querela di falso, ex art. 2700 c.c. * Cass. civ., sez. III, 25 ottobre 1999, n. 11949, Braida c. Comune di Udine, in *Arch. giur. circ.* 1999, 967.

● Nell'ipotesi in cui venga proposta opposizione direttamente avverso il verbale di contestazione per violazione al codice della strada (non, dunque avverso l'ordinanza-ingiunzione del prefetto, il quale, in tal caso, è dotato di propria legittimazione processuale passiva ex art. 204 c.s.), la legittimazione passiva va riconosciuta, alternativamente, sia alle singole amministrazioni centrali, cui appartengono i vari Corpi autorizzati alla contestazione (nella specie, la Guardia di Finanza), sia al Ministero dell'interno, il quale, ai sensi dell'art. 11 c.s., possiede specifiche competenze in materia di circolazione stradale, nonché il compito di coordinamento dei servizi di polizia stradale. * Cass. civ., sez. I, 15 gennaio 1999, n.

387, Ministero dell'interno c. Casagrandi, in *Arch. giur. circ.* 1999, 404. [RV522331]

● In tema di violazioni di norme sui limiti di velocità accertate a mezzo di strumento elettronico omologato (cosiddetto *autovelox*), il momento decisivo dell'accertamento è costituito dal rilievo fotografico, cui deve, necessariamente, presenziare uno dei soggetti ai quali l'art. 12 del codice della strada demanda l'espletamento dei servizi di polizia stradale, e che non può essere effettuato, in via esclusiva, da soggetti privati. La fonte principale di prova delle risultanze dello strumento elettronico è, pertanto, costituita dal negativo della fotografia, documento che individua con certezza il veicolo e ne consente il riferimento alle circostanze di fatto, di tempo e di luogo indicate, con la conseguenza che la successiva fase di sviluppo e stampa del negativo stesso rappresenta un'attività meramente materiale e strumentale, cui non deve necessariamente attendere né presenziare il pubblico ufficiale rilevatore dell'infrazione, ovvero uno degli altri soggetti indicati nel citato art. 12. * Cass. civ., sez. I, 20 marzo 1998, n. 2952, Savorani c. Prefetto di Ravenna, in *Arch. giur. circ.* 1998, 659.

12. ⁽¹⁾ ⁽²⁾ **Espletamento dei servizi di polizia stradale.** - 1. L'espletamento dei servizi di polizia (139) stradale previsti dal presente codice (11) spetta (22 reg.):

- a) in via principale alla specialità Polizia Stradale della Polizia di Stato;
- b) alla Polizia di Stato;
- c) all'Arma dei carabinieri;
- d) al Corpo della guardia di finanza;
- d bis) ai Corpi e ai servizi di polizia provinciale, nell'ambito del territorio di competenza ⁽³⁾ ⁽⁴⁾;
- e) ai Corpi e ai servizi di polizia municipale, nell'ambito del territorio di competenza;
- f) ai funzionari del Ministero dell'interno addetti al servizio di polizia stradale;
- f bis) al Corpo di polizia penitenziaria e al Corpo forestale dello Stato, in relazione ai compiti di istituto ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾.

2. L'espletamento dei servizi di cui all'art. 11, comma 1, lett. a) e b), spetta anche ai rimanenti ufficiali e agenti di polizia giudiziaria indicati nell'art. 57, commi 1 e 2, del codice di procedura penale.

3. La prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale e la tutela e il controllo sull'uso delle strade possono, inoltre, essere effettuati, previo superamento di un esame di qualificazione secondo quanto stabilito dal regolamento di esecuzione (23 reg.):

- a) dal personale dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale (35³), dell'Ammini-

strazione centrale e periferica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Dipartimento per i trasporti terrestri in concessione appartenente al Ministero dei trasporti e dal personale dell'A.N.A.S. (139);

b) dal personale degli uffici competenti in materia di viabilità delle regioni, delle province e dei comuni, limitatamente alle violazioni commesse sulle strade di proprietà degli enti da cui dipendono;

c) dai dipendenti dello Stato, delle province e dei comuni aventi la qualifica o le funzioni di cantoniere, limitatamente alle violazioni commesse sulle strade o sui tratti di strade affidate alla loro sorveglianza;

d) dal personale delle Ferrovie dello Stato e delle ferrovie e tranvie in concessione, che espletano mansioni ispettive o di vigilanza, nell'esercizio delle proprie funzioni e limitatamente alle violazioni commesse nell'ambito dei passaggi a livello (147) dell'amministrazione di appartenenza;

e) dal personale delle circoscrizioni aeroportuali dipendenti dal Ministero dei trasporti, nell'ambito delle aree di cui all'art. 6, comma 7;

f) dai militari del Corpo della capitaneria di porto, dipendenti dal Ministero della marina mercantile, nell'ambito delle aree di cui all'art. 6, comma 7.

3 bis. I servizi di scorta per la sicurezza della circolazione, nonché i conseguenti servizi diretti a regolare il traffico, di cui all'articolo 11, comma 1, lettere c) e d), possono inoltre essere effettuati da personale abilitato a svolgere scorte tecniche ai veicoli eccezionali e ai trasporti in condizione di eccezionalità, limitatamente ai percorsi autorizzati con il rispetto delle prescrizioni imposte dagli enti proprietari delle strade nei provvedimenti di autorizzazione o di quelle richieste dagli altri organi di polizia stradale di cui al comma 1 (7).

4. La scorta e l'attuazione dei servizi diretti ad assicurare la marcia delle colonne militari (167) spetta, inoltre, agli ufficiali, sottufficiali e militari di truppa delle Forze armate, appositamente qualificati con specifico attestato rilasciato dall'autorità militare competente.

5. I soggetti indicati nel presente articolo, eccetto quelli di cui al comma 3 bis, (8) quando non siano in uniforme, per espletare i propri compiti di polizia stradale devono fare uso di apposito segnale distintivo, conforme al modello stabilito nel regolamento (24 reg.).

(7) Si vedano gli artt. da 22 a 24 Reg. c.s.

(8) Si vedano i commi 132 e 133 dell'art. 17 della L. 15 maggio 1997, n. 127, che così dispongono:

«132. I comuni possono, con provvedimento del sindaco, conferire funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di sosta a dipendenti comunali o delle società di gestione dei parcheggi, limitatamente alle aree oggetto di concessione. La procedura sanzionatoria amministrativa e l'organizzazione del

relativo servizio sono di competenza degli uffici o dei comandi a ciò preposti. I gestori possono comunque esercitare tutte le azioni necessarie al recupero delle evasioni tariffarie e dei mancati pagamenti, ivi compresi il rimborso delle spese e le penali.

«133. Le funzioni di cui al comma 132 sono conferite anche al personale ispettivo delle aziende esercenti il trasporto pubblico di persone nelle forme previste dagli articoli 22 e 25 della legge 8 giugno 1990, n. 142 (*), e successive modificazioni. A tale personale sono inoltre conferite, con le stesse modalità di cui al primo periodo del comma 132, le funzioni di prevenzione e accertamento in materia di circolazione e sosta sulle corsie riservate al trasporto pubblico ai sensi dell'articolo 6, comma 4, lettera c), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285».

(*) Si veda ora il D.L.vo 18 agosto 2000, n. 267.

Si veda altresì l'art. 68, commi 1-3 della L. 23 dicembre 1999, n. 488, che si riportano:

«1. I commi 132 e 133 dell'articolo 17 della legge 15 maggio 1997, n. 127, si interpretano nel senso che il conferimento delle funzioni di prevenzione e accertamento delle violazioni, ivi previste, comprende, ai sensi del comma 1, lettera e), dell'articolo 12 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, i poteri di contestazione immediata nonché di redazione e sottoscrizione del verbale di accertamento con l'efficacia di cui agli articoli 2699 e 2700 del codice civile.

«2. A decorrere dal 1° gennaio 2000 le funzioni di prevenzione e accertamento previste dai commi 132 e 133 dell'articolo 17 della legge 15 maggio 1997, n. 127, con gli effetti di cui all'articolo 2700 del codice civile, sono svolte solo da personale nominativamente designato dal sindaco previo accertamento dell'assenza di precedenti o penali, nell'ambito delle categorie indicate dai medesimi commi 132 e 133 dell'articolo 17 della citata legge n. 127 del 1997.

«3. Al personale di cui al comma 132 ed al personale di cui al comma 133 dell'articolo 17 della legge 15 maggio 1997, n. 127, può essere conferita anche la competenza a disporre la rimozione dei veicoli, nei casi previsti, rispettivamente, dalle lettere b) e c) e dalla lettera d) del comma 2 dell'articolo 158 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285».

(9) Questa lettera è stata inserita dall'art. 1, comma 1, lett. a), del D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, nella L. 1 agosto 2003, n. 214.

(10) Ai sensi dell'art. 5, comma 4, del D.L. 19 giugno 2015, n. 78, convertito, con modificazioni, nella L. 6 agosto 2015, n. 125, il personale della polizia provinciale è trasferito ai comuni singoli o associati.

(11) Questa lettera è stata aggiunta dall'art. 1, comma 1, lett. b), del D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, nella L. 1 agosto 2003, n. 214.

(12) Ai sensi dell'art. 8 del D.L.vo 19 agosto 2016, n. 177, il Corpo forestale dello Stato è stato assorbito nell'Arma dei carabinieri.

(13) Questo comma è stato inserito dall'art. 1, comma 1 bis, del D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, nella L. 1 agosto 2003, n. 214.

(14) Le parole: «eccetto quelli di cui al comma 3 bis», sono state inserite dall'art. 1, comma 1 ter, del D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, nella L. 1 agosto 2003, n. 214.

◆ Si veda il commento sub art. 11 c.s.