

AUSILIARIA: LUCI E OMBRE

L'EDITORIALE DEL SEGRETARIO GENERALE

Questa settimana abbiamo incontrato il Ministro dell'Interno, Matteo Piantedosi, per un confronto su alcuni importanti temi riguardanti il Comparto sicurezza, ma la questione prioritaria che ci aveva spinto, insieme ad altre OO.SS., a richiedere l'incontro è relativa all'ipotesi di trattenimento in servizio.

La nostra posizione è sempre stata chiara e lo ripetiamo: è di **assoluta contrarietà**.

Abbiamo il dovere di salvaguardare la specificità della nostra professione e il riconoscimento di lavoro usurante, nonché la necessità di ringiovanire i nostri organici. Qualsiasi forma di trattenimento, inoltre, rischierebbe di **mettere a repentaglio le prerogative previdenziali che sono riconosciute alla nostra categoria**, quali il moltiplicatore, la maggiorazione dei sei scatti paga e gli anni figurativi.

I sindacati che sostengono il trattenimento, dopo la norma inserita in legge di bilancio che prevede la possibilità di trattenimento sino a 70 anni e a scapito del 10% della capacità assunzionale, probabilmente si sono resi conto del disastro che stavano creando e hanno cominciato a invocare l'introduzione dell'istituto dell'Ausiliaria.

L'ausiliaria è un istituto ben diverso dal trattenimento in servizio ed è alternativo al moltiplicatore. Si tratta della **disponibilità a prestare servizio presso l'amministrazione di provenienza o altre amministrazioni nell'ambito del comune o della provincia di residenza**. Le modalità di impiego del personale sono previste e disciplinate dal Codice dell'ordinamento militare (d.lgs. n. 65 del 15 marzo 2010, agli art. 992 e seguenti) e valgono per tutto il periodo di collocamento in posizione di "riserva".

Il collocamento in "ausiliaria" avviene in seguito alla cessazione dal servizio per raggiunti limiti di età e comporta l'iscrizione in appositi ruoli che vengono pubblicati annualmente sulla Gazzetta Ufficiale. Le pubbliche amministrazioni statali e territoriali, limitatamente alla copertura di posti previsti in organico, possono avanzare richiesta per l'utilizzo del suddetto personale nell'ambito della provincia di residenza. Raramente il personale collocato in ausiliaria viene richiamato in servizio dalla propria amministrazione. Ad esempio, per l'Arma dei Carabinieri i richiamati sono circa 200 in un quinquennio, quindi suppergiù 40 all'anno.



Coloro che non accettano per due volte la chiamata dalle amministrazioni cessano dalla posizione di ausiliaria e sono posti in quiescenza. Il periodo in cui si percepisce l'indennità di ausiliaria, quindi, si trascorre a casa con l'eventualità di una possibile chiamata.

Pertanto, il collocamento in ausiliaria non significa permanere in servizio ma, di fatto, avere un trattamento economico differente. L'"indennità ausiliaria", in particolare, comporta il riconoscimento di un importo annuo lordo pari al 50% della differenza tra il trattamento di quiescenza (determinato senza il moltiplicatore) e il trattamento economico spettante nel tempo al parigrado in servizio. Il periodo trascorso in "ausiliaria" è valorizzato sotto il profilo economico, poiché è previsto che sia utile ai fini del montante contributivo e, conseguentemente, del trattamento di quiescenza e del trattamento di fine servizio (contributi previdenziali versati nel quinquennio di "ausiliaria" sia dal dipendente in misura dell'8,80% che dall'Amministrazione in misura del 24,20%). All'atto della cessazione dalla posizione di "ausiliaria" (che può avere una durata massima di 5 anni) si ha diritto alla riliquidazione del trattamento pensionistico e del trattamento di fine servizio, tenendo conto, ai fini della determinazione dell'anzianità complessivamente utile, anche del periodo trascorso in "ausiliaria", con un assegno pensionistico e un trattamento di fine servizio complessivamente più elevato.

Si tratta di **un istituto alternativo al moltiplicatore** (art. 3 comma 7 dlgs 165/1997) il quale, invece, consiste nell'incremento di un importo pari a 5 volte la base imponibile dell'ultimo anno di servizio che si va a sommare al montante contributivo maturato, moltiplicato per l'aliquota di computo della pensione. Di fatto, vengono aggiunti cinque anni di contributi ai fini del calcolo della pensione.

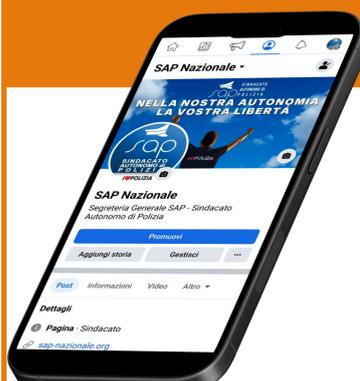
Nella maggior parte dei casi la differenza economica del periodo di ausiliaria e la riliquidazione della pensione rispetto al moltiplicatore ha un beneficio economico che va valutato e quantificato in modo specifico per ciascun beneficiario. Infatti, se il calcolo della pensione con l'applicazione del moltiplicatore dovesse risultare di molto superiore rispetto alla retribuzione in servizio, l'ausiliaria non sarebbe conveniente se non nella riliquidazione della buonuscita.

Un aspetto positivo, inoltre, riguarda il fatto che si tratta di **un istituto che non va ad incidere sulle piante organiche** e non è a discapito della capacità assunzionale.

Da parte nostra vi è la disponibilità a ragionare sull'applicazione dell'ausiliaria, ma prima vanno messe le risorse sul tavolo, altrimenti parliamo di aria fritta. Sia ben chiaro che **non siamo disposti a nessuno scambio con risorse destinate al pagamento di straordinari arretrati, rinnovo contratti, assunzioni o previdenza dedicata.**

Proporre oggi l'ausiliaria è un maldestro tentativo per rimediare alla disastrosa proposta di trattenimento in servizio.

Stefano Paoloni



SEGUI IL SAP SUI SOCIAL

Per non perdere gli aggiornamenti su tutto quello che riguarda la nostra professione



IL NUOVO CODICE DELLA STRADA

A cura della Dott.ssa *Giuseppina Guida*, Ufficio Studi SAP

Lo scorso 20 novembre il Senato ha approvato in via definitiva il disegno di legge n. 1086 in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Nella Relazione illustrativa che ha accompagnato il disegno di legge è stato evidenziato che l'intervento normativo si è reso necessario a causa di un significativo aumento degli incidenti stradali dovuti per lo più a distrazione, mancato rispetto della precedenza e velocità troppo elevata mentre la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope è stata considerata uno dei comportamenti più pericolosi, così come riscontrato dai più recenti fatti di cronaca che hanno visto coinvolti, in modo particolare, i più giovani in incidenti stradali ove si sono registrate le predette "alterazioni".



Tale disegno di legge, di iniziativa governativa del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini, rappresenta, pertanto la risposta normativa a un'esigenza sociale di sicurezza e si pone con un chiaro intento deterrente nonché educativo. Esso s'incentra in particolare, attorno agli articoli 186 e 187 del codice della strada, contenendo una serie di norme particolarmente articolate con funzione preventiva nonché punitiva, che modificano, tra gli altri, gli artt. 589-bis e 590-bis del codice penale in materia di omicidio stradale e lesioni stradali. In tale contesto normativo, una significativa novità, che anticipiamo, è l'eliminazione del cosiddetto nesso di causalità tra assunzione dello stupefacente da parte del guidatore ed effettivo stato di alterazione psico-fisica.

Viene, inoltre, rivisitato il sistema della "patente a punti" con la significativa novità che, dopo una decurtazione che porti il titolare ad avere meno di 20 punti, non segue più soltanto l'ulteriore decurtazione del punteggio residuo bensì viene irrogata anche la nuova sanzione della c.d. sospensione breve della patente.

La legge si chiude con un'ampia delega legislativa al Governo per il riordino complessivo della materia, e con l'autorizzazione a emanare regolamenti di delegificazione.

Vediamo quali sono le nuove regole e cosa cambia in particolare, procedendo a un'analisi per singole modifiche.

1. GUIDA IN STATO DI EBBREZZA O DOPO AVER ASSUNTO SOSTANZE STUPEFACENTI

L'articolo 1 della novella legislativa reca modifiche agli artt. 186 e 187 del codice della strada, innovando la disciplina sanzionatoria per la guida in stato di ebbrezza o dopo aver assunto sostanze stupefacenti. Come si è anticipato, tale norma contiene anche una disposizione di coordinamento con il codice penale, in tema di omicidio stradale (589 bis c.p.) e lesioni stradali (590-bis c.p.). Ciò premesso, l'art. 1, comma 1, lettera a), aggiunge all'art. 186 due nuovi commi: il 9-ter e il 9-quater.

Occorre premettere che, la guida in stato di ebbrezza non costituisce reato ed è punita con la sola sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 543 a € 2.170 quando sia stato accertato un valore corrispondente di tasso alcolemico superiore a 0,5, ma non superiore a 0,8 grammi per litro (g/l). Ovviamente, all'accertamento della violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da tre a sei mesi.

Il nuovo comma 9-ter, pertanto interviene sulle sole fattispecie costituenti reato che si configurano nei casi in cui viene superata la soglia dello 0,8 grammi per litro. In particolare, sono reati: la guida del veicolo con tasso alcolemico tra 0,8 e 1,5 grammi per litro e la guida con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro.

Tale norma ha disposto che siano apposti i codici unionali 68 "LIMITAZIONE DELL'USO – Niente alcool" e 69 "LIMITAZIONE DELL'USO – Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock". Tali codici, previsti da una direttiva dell'unione Europea, la n. 2006/126/CE, impongono al conducente di guidare solo veicoli dotati di uno speciale dispositivo – detto alcolock (da Ignition Interlock Device - IID), che impedisce l'avvio del motore dell'autoveicolo in caso di stato di ebbrezza del conducente.



Funziona sostanzialmente come un etilometro poiché il conducente del veicolo, prima di accendere la macchina, deve soffiare nell'apparecchio. Se viene rilevato un tasso alcolemico nel fiato, la macchina praticamente non parte. I codici sono apposti dal prefetto, il quale dispone, altresì, la revisione della patente di guida. Per intenderci, sia nell'ipotesi in cui sia apposto il codice 68 sia in quella in cui sia apposto il codice 69 il veicolo deve essere dotato dell'apparecchio alcolock.

L'art. 3 della nuova legge in materia di sicurezza stradale reca, dunque, nello specifico, "Modifiche al codice della strada concernenti l'uso del dispositivo alcolock" e prevede espressamente che "i titolari di patente rilasciata in Italia, recante i codici unionali "LIMITAZIONE DEL L'USO – Codice

68. Niente alcool" e "LIMITAZIONE DELL'USO – Codice 69. Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock", di cui all'allegato I alla direttiva 2006/ 126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, possono guidare, nel territorio nazionale, veicoli a motore delle categorie internazionali M o N solo se su questi veicoli è stato installato, a loro spese, ed è funzionante un dispositivo che impedisca l'avviamento del motore nel caso in cui il tasso alcolemico del guidatore sia superiore a zero". Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che dovrà essere adottato entro sei mesi dalla data di entrata in vigore di tale disposizione, sono determinate le caratteristiche del dispositivo di blocco, le modalità di installazione e le officine autorizzate al montaggio dello stesso. "Ogni dispositivo deve essere munito di un sigillo che ne impedisca l'alterazione o la manomissione dopo l'installazione".

In caso di violazione delle prescrizioni imposte dai codici unionali 68 e 69 trovano applicazione la sanzione amministrativa del pagamento di una somma che va da euro 158 ad euro 638, nonché la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a sei mesi. Le stesse sanzioni, ma in misura raddoppiata, si applicano al titolare di patente italiana, sulla quale siano stati apposti i codici unionali 68 e 69, che circoli sul territorio nazionale su un veicolo a motore sprovvisto del cd. alcolock o con dispositivo alterato, manomesso o non funzionante. La norma prevede espressamente, come si è visto, e come pare giusto sottolineare che le spese per l'installazione del cd. alcolock siano a carico del titolare della patente di guida condannato per guida in stato di ebbrezza.

RIASSUMENDO...

Se il tasso alcolemico è compreso tra 0,5 e 0,8 grammi per litro è prevista la sanzione pecuniaria compresa tra 573 e 2.170 euro, con la sospensione della patente da 3 a 6 mesi. Se il tasso è compreso tra 0,8 e 1,5 grammi per litro, è, invece, prevista la sanzione detentiva dell'arresto fino a 6 mesi, oltre a un'ammenda compresa tra 800 a 3.200 euro e la sospensione della patente da 6 mesi a un anno. Se il tasso alcolemico è superiore a 1,5 grammi per litro, è prevista la sanzione detentiva dell'arresto da 6 mesi a un anno e l'ammenda che va da 1.500 a 6.000 euro, oltre alla sospensione della patente da uno a due anni. La guida in stato di ebbrezza comporta, in ogni caso, la decurtazione di 10 punti dalla patente.

Particolarmente articolata la disciplina che concerne la guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti. In primo luogo è stata eliminata la dicitura "in stato di alterazione psico-fisica". Come noto, gli organi di Polizia stradale possono sottoporre i conducenti dei veicoli stradali ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili al fine di verificare l'eventuale assunzione di sostanze stupefacenti.

La norma prevede che qualora "gli accertamenti diano esito positivo ovvero quando si ha altrimenti ragionevole motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, gli organi di polizia stradale [...] possono sottoporre i conducenti ad accertamenti tossicologici analitici su campioni di fluido del cavo orale. [...] Gli accertamenti tossicologici sui campioni di fluido del cavo orale prelevati sono compiuti da laboratori certificati [...]".

Laddove l'esito degli accertamenti tossicologici non sia immediatamente disponibile e gli accertamenti sul posto abbiano dato esito positivo, "gli organi di polizia stradale possono disporre il ritiro della patente di guida fino all'esito degli accertamenti e, comunque, per un periodo non superiore a dieci giorni, impedendo immediatamente al conducente di continuare a condurre il veicolo".

Il Prefetto, sulla base dell'esito degli accertamenti analitici, ovvero della certificazione rilasciata dalle strutture sanitarie competenti, "dispone in ogni caso che il conducente titolare di patente di guida che ha guidato dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope si sottoponga alla visita medica [...] che deve avvenire nel termine di sessanta giorni, e dispone, in via cautelare, la sospensione della patente fino all'esito dell'esame di revisione, che deve avvenire nel termine e con le modalità indicati dal regolamento". Nel caso in cui sia accertata l'inidoneità del conducente alla guida, è sempre disposta la revoca della patente. **"L'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni decorrenti dalla data del provvedimento di revoca"**.

L'ulteriore significativa novità è rappresentata dall'inasprimento delle pene per chi alla guida in stato di ebbrezza o dopo aver fatto uso di stupefacenti provoca un incidente stradale mortale o con lesioni gravissime. La norma prevede, infatti, che chi ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti cagioni, per colpa, la morte di una persona è punito con la reclusione da otto a dodici anni. Inoltre, prevede che chi nelle condizioni appena menzionate cagioni, per colpa, a taluno una lesione personale è punito con la reclusione da tre a cinque anni in caso di lesioni gravi e da quattro a sette anni per le lesioni gravissime.

Riassumendo, il nuovo sistema sanzionatorio prevede quanto segue:

1. Per l'**omicidio stradale**, una pena compresa tra i **2** e i **7** anni;
2. Per l'omicidio stradale **aggravato** per violazione delle norme su menzionate sulla circolazione stradale, una pena compresa tra gli **8** e i **12** anni;
3. Per le lesioni stradali **gravi**, una pena che va da **3** mesi a **un** anno;
4. Per le lesioni stradali **gravi, aggravate** dalla violazione delle norme su menzionate sulla circolazione stradale, una pena che va da **3** a **5** anni;
5. Per le lesioni stradali **gravissime**, la pena da **uno** a **3** anni;
6. Infine, per le lesioni stradali **gravissime, aggravate** dalla violazione delle norme su menzionate sulla circolazione stradale, la pena da **4** a **7** anni.

2. ABBANDONO DI ANIMALI

L'art. 2 che reca il titolo "abbandono degli animali", modifica l'art. 727 c.p. e prevede che quando l'abbandono degli animali domestici avviene su strada o nelle relative pertinenze, la pena prevista (dell'arresto fino ad un anno o con l'ammenda da 1.000 a 10.000 euro) è aumentata di un terzo. Laddove il fatto sia commesso mediante l'uso di veicoli, è prevista la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi a un anno. Non solo. La norma interviene anche sull'art. 589 bis del codice penale prevedendo che colui che abbandona animali domestici su strada o nelle relative pertinenze, quando dall'abbandono consegue un incidente stradale che cagiona la morte, è punito con la reclusione da due a sette anni. Allo stesso modo modifica l'art. 590 bis c.p., per cui colui che abbandona animali domestici su strada o nelle relative pertinenze, quando dall'abbandono consegue un incidente stradale che cagiona le lesioni personali è punito con la reclusione da tre mesi a un anno in caso di lesioni gravi e da uno a tre anni per le lesioni gravissime.

3. SANZIONE DELLA SOSPENSIONE BREVE DELLA PATENTE

La nuova normativa ridefinisce la disciplina in materia di sospensione della patente di guida e di sanzioni previste per la violazione delle norme di comportamento alla guida, con l'obiettivo di conferire maggiore deterrenza a tali violazioni, come opportunamente sottolineato nella relazione che ha accompagnato il disegno di legge. L'art. 4 prevede, infatti, una nuova sanzione: la "sospensione della patente in relazione al punteggio", cioè la cosiddetta "sospensione breve". La particolarità è che si è in presenza di un provvedimento "automatico" e che dunque non richiede un atto specifico del prefetto, che si applicherà già al primo accertamento di una violazione delle norme di comportamento dettagliatamente individuate dalla norma, ma solo se il conducente ha meno di 20 punti sulla patente. Più precisamente, sono previsti sette giorni di sospensione se si hanno dai 10 ai 19 punti; 15 giorni di sospensione se i punti a disposizione sono da uno a nove punti. La durata della sospensione della patente qui menzionata è estesa fino al doppio, dunque, rispettivamente, per un periodo complessivo di 14 e 30 giorni nell'ipotesi in cui il conducente si sia reso altresì responsabile di un incidente stradale, e ciò indipendentemente che l'evento abbia o meno coinvolto altre persone o cose. In linea di massima, "si tratta di violazioni che statisticamente producono più incidenti o che hanno più gravi conseguenze sull'incolumità degli individui in caso di incidente", così come riferito nella Relazione tecnica.

Tra le violazioni per le quali trova applicazione la nuova fattispecie sanzionatoria è inserito anche l'uso del cellulare durante la guida.

Per tale violazione, è innanzitutto prevista la sospensione della patente (quale sanzione amministrativa accessoria) sin dalla prima violazione, in conseguenza delle modifiche apportate all'articolo 173, comma 3-bis, dal comma 3, lettera b) della norma in commento. Ciò vuol dire che, nelle ipotesi in cui il soggetto che ha commesso tale violazione si trovi in possesso rispettivamente, di un punteggio della patente inferiore a venti o a trenta, alla sospensione prevista dall'articolo 173, comma 3-bis, come modificato dal comma 3, lettera b) che ricordiamo essere da quindici giorni a un mese, si sommano gli ulteriori sette o quindici giorni previsti dal nuovo articolo 218-ter, per la cosiddetta sospensione breve.



Riassumendo: sospensione come sanzione amministrativa accessoria e sospensione breve, legata al punteggio residuo.

4. ECCESSO DI VELOCITÀ

L'art. 142, comma 8, del codice della strada prevede che "chiunque supera di oltre 10 km/h e di non oltre 40 km/h i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 173 a € 694". La novella legislativa ha aggiunto che qualora "la violazione è commessa all'interno del centro abitato e per almeno due volte nell'arco di un anno, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 220 a euro 880 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni".

5. USO DELLO SMARTPHONE ALLA GUIDA

Come noto, è vietato al conducente di far uso durante la marcia dei veicoli di apparecchi radiotelefonici, smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante ovvero di usare cuffie sonore. La violazione di tale disposizione, in seguito alla modifica apportata, è soggetta alla sanzione da euro 250 a euro 1.000 e alla sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici giorni a due mesi fin dalla prima violazione.

Qualora lo stesso soggetto compia un'ulteriore violazione nel corso di un biennio, si applicano la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 350 a euro 1.400 e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi.

Come abbiamo visto sopra, al punto 3, e riassumendo: la riforma introduce la sospensione breve della patente, **che scatterà in automatico in seguito alla prima violazione laddove il conducente abbia meno di 20 punti sulla patente**. La durata della sospensione sarà di 7 giorni se i punti disponibili sono da 10 a 19 punti, e di 15 giorni se i punti sono meno di 10. In caso di incidente stradale, la sospensione raddoppia.

6. LIMITAZIONI PER I NEOPATENTATI

L'articolo 7 modifica l'articolo 117, comma 2-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, al fine di introdurre limitazioni per i neopatentati, e porta da uno a tre anni per i titolari di patente di guida di categoria B, il divieto di guida di autoveicoli aventi una determinata potenza. Di contro, la norma aumenta la potenza dei veicoli che i neopatentati possono condurre rispetto a quella attualmente prevista. La norma prevede specificamente che "Ai titolari di patente di guida di categoria B, per i primi tre anni dal rilascio, non è consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 75 kW/t. Nel caso di veicoli di categoria M1, anche elettrici o ibridi plug-in, ai fini di cui al primo periodo, si applica l'ulteriore limite di potenza massima pari a 105 kW".

Riassumendo: queste nuove regole, se da un lato estendono il periodo di restrizioni portandolo da uno a tre anni, dall'altro allargano l'ambito dei modelli che possono essere guidati nel corso del primo anno dal conseguimento della patente di guida, rispetto alle norme attuali.

7. ACCERTAMENTO DELLE VIOLAZIONI CON DISPOSITIVI DI CONTROLLO DA REMOTO (AUTOMATICO)

L'articolo 10 disciplina le modalità di accertamento delle violazioni con i cosiddetti "dispositivi di controllo da remoto". Tale norma interviene introducendo "una serie di prescrizioni in materia di uniformità della segnaletica,



dei mezzi di regolazione e controllo ed omologazioni di tutti i dispositivi di controllo e regolazione della circolazione, compresi quelli finalizzati al controllo da remoto di tutte le violazioni e non solo di quelle dei limiti di velocità”, così come evidenziato nella Relazione tecnica. La norma, in particolare, disciplina l'accertamento delle violazioni con dispositivi di controllo automatico, introducendo l'importante novità che in caso siano accertate più violazioni commesse dallo stesso veicolo nel medesimo tratto stradale ricadente nella competenza del medesimo ente e in un periodo di tempo non superiore a un'ora, si applicano, se più favorevoli, le sanzioni amministrative previste per la violazione più grave aumentate di un terzo.

8. MICROMOBILITÀ

L'art. 14 disciplina la cosiddetta micromobilità con riferimento all'uso dei “veicoli destinati alla micromobilità elettrica” (monopattini). Come si legge nella Relazione tecnica, la norma interviene allo scopo di “elevare gli standard di sicurezza nella circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica e favorirne il corretto utilizzo”.

In primo luogo la nuova normativa prevede che i proprietari dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica hanno l'obbligo di chiedere il rilascio di apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dall'Istituto poligrafico e Zecca dello Stato secondo le modalità previste con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze (la cosiddetta targa).

I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, inoltre, non possono essere posti in circolazione se non sono coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile. È stato introdotto l'obbligo dell'uso del casco ed è stato disposto il divieto della sosta dei monopattini sul marciapiede. È stato, altresì, disposto il divieto assoluto di circolazione contromano mediante monopattini e sui marciapiedi nonché la limitazione dell'ambito di circolazione esclusivamente su strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h. A tutela della sicurezza dei ciclisti, la norma in esame (art. 14 del Ddl) impone un adeguato distanziamento da parte dei veicoli a motore. In particolare, è stato disposto che “Il sorpasso dei velocipedi da parte dei veicoli a motore deve essere effettuato con adeguato distanziamento laterale in funzione della velocità rispettiva e dell'ingombro del veicolo a motore, per tener conto della ridotta stabilità dei velocipedi, mantenendo, ove le condizioni della strada lo consentano, la distanza di sicurezza di almeno 1,5 metri”.

9. CIRCOLAZIONE DEI MOTOCICLI

L'art. 16 della novella reca la disciplina per la circolazione dei motocicli su autostrade e strade extraurbane principali, sostanzialmente aumentando il numero dei mezzi che possono ivi circolare. Infatti, la norma prevede che sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali “è consentita la circolazione dei motocicli di cilindrata non inferiore a 120 centimetri cubici se a motore termico ovvero di potenza non inferiore a 6 kW se a motore elettrico, ma solo se condotti da un soggetto maggiorenne”. Ciò in conformità alla normativa di altri Paesi europei ove non esistono limitazioni alla circolazione dei motocicli di 125cc su autostrade e tangenziali, come evidenziato nella Relazione tecnica.

10. SAFETY CAR - AUTO DI SICUREZZA

La nuova legge in materia di sicurezza stradale contiene una serie di norme finalizzate a garantire, si legge nella Relazione tecnica, “una efficiente regolazione dei flussi di traffico, a incrementare la sicurezza e a migliorare la comunicazione degli operatori e dei gestori di strade ed autostrade verso i conducenti, soprattutto in situazioni di emergenza o pericolo, come nel caso di incidenti o traffico”. L'art. 20, comma 1, introduce, pertanto, la cosiddetta safety-car, che è possibile definire come un'auto di sicurezza “volta a rallentare il flusso veicolare, allo scopo di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di ostacoli sulla carreggiata e alla quale gli organi di Polizia possono ricorrere anche in contrasto con la segnaletica esistente o con le norme di circolazione stradale”.