NEWSLETTER 24









Contenuti

240	
_	PROFESSIONALE

Proprietario ed Editore: Il Sole 24 Ore S.p.A.

Sede legale e amministrazione: Viale Sarca 223 - 20136 Milano

Redazione: 24ORE Professionale

© 2022 Il Sole 24 ORE S.p.a. Tutti i diritti riservati. È vietata la riproduzione anche parziale e con qualsiasi strumento.

I testi e l'elaborazione dei testi, anche se curati con scrupolosa attenzione, non possono comportare specifiche responsabilità per involontari errori e inesattezze.

Chiusura in redazione: 30 maggio 2022

Chi siamo	
Gaetano Esposito&Partners - Studio Tecnico	4
Ricostruzione della dinamica degli incidenti stradali – Infortunistica stradale	
NEWS DALLO STUDIO	
Infortunistica Stradale	
Percepire la velocità aiuta a prevenire incidenti	7
Infortunistica Stradale È obbligatorio l'uso del freno a mano?	8
Infortunistica Stradale Uso delle cinture di sicurezza sugli autobus	13
Ricostruzione Incidenti Assistenza ai danneggiati - Incidente stradale: ricordiamoci di fotografare l'evento	15
Infortunistica Stradale Indossi le cinture di sicurezza sui sedili posteriori?	16
Infortunistica Stradale La scatola nera (black box): utilizzabilità come prova nel processo civile	18
Formazione Iscrizione albo C.T.U. e periti	20
SINISTRO STRADALE La sicurezza al volante: riflessioni e osservazioni	22
CORSI E CONVEGNI	
Convegno Incidenti in ambito urbano	25

NEWS E APPROFONDIMENTI

CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI Corsie preferenziali aperte ai motorini: non intralciano di Francesco Machina Grifeo, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 25 maggio 2022	27
CIRCOLAZIONE STRADALE - SEGNALETICA Ztl, la telecamera inquadra anche davanti di Maurizio Caprino, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 10 maggio 2022	29
CIRCOLAZIONE STRADALE - SEGNALETICA Semafori con conto alla rovescia solo su alcune strade e mai per il verde di Maurizio Caprino, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 10 maggio 2022	30
CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI Autovelox: la banchina anche non pavimentata deve consentire manovre di emergenza di Giampaolo Piagnerelli, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 22 aprile 2022	31
CIRCOLAZIONE STRADALE - STRADE Area demaniale equiparata alla strada pubblica se il veicolo danneggiante è utilizzato in modo conforme alla sua funzione di Giampaolo Piagnerelli, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 20 aprile 2022	32
CIRCOLAZIONE STRADALE - OMICIDIO STRADALE Omicidio stradale non aggravato: l'applicazione della revoca della patente di guida va sempre motivata di Aldo Natalini, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 14 aprile 2022	33
CIRCOLAZIONE STRADALE - STRADE Strade di campagna, nessun obbligo di installare guard-rail di Andrea Alberto Moramarco, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 13 aprile 2022	36
CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI Le centraline di bordo diventano accessibili di Maurizio Caprino, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 12 aprile 2022	38
CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI Sanatoria in vista per autovelox non omologati di Maurizio Caprino, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 12 aprile 2022	39
CIRCOLAZIONE STRADALE - SINISTRI STRADALI Investimento pedone: responsabile il conducente se non dimostra di aver fatto il possibile per evitarlo di Giampaolo Piagnerelli, Estratto da "Norme&Tributi Plus Diritto", 16 marzo 2022	40
CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI Photored: multa col rosso, 'lanterna ripetitiva' sotto la lente di Francesco Machina Grifeo, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme&Tributi Plus Diritto", 3 marzo 2022	41



Chi siamo

Gaetano Esposito&Partners - Studio Tecnico

Ricostruzione della dinamica degli incidenti stradali – Infortunistica stradale

Il nostro studio opera in quattro distinti settori di cui i due principali vengono di seguito esaminati.

RICOSTRUZIONE INCIDENTI STRADALI

Il nostro Studio effettua ricostruzioni di incidenti a partire dall'analisi dei rilievi eseguiti dalle forze dell'ordine integrati da rilievi eseguiti da noi sui luoghi dell'evento su incarico di Tribunali, Giudici di Pace, Procure, Compagnie di Assicurazioni e Privati.

Si eseguono ricostruzioni tecniche che nei casi più complessi vengono corredate da simulazioni cinematiche e dinamiche del sinistro attraverso l'uso del software PC-Crash che consente anche la realizzazione di filmati tridimensionali.

Ai fini di potenziare il sito attraverso cui informiamo i nostri clienti sulle attività che potrebbero essere per loro utili abbiamo progettato il restyling del sito ed il suo potenziamento.

Nell'ottica poi di migliorare il servizio fornito e di ampliarne le funzioni stiamo ipotizzando di migliorare le metodologie di esecuzione dei **rilievi eseguiti sui luoghi** mediante l'uso della tecnologia del laser scanner.

FORMAZIONE CONTINUA INFORTUNISTICA STRADALE

Ci occupiamo di formazione professionale sin dal 2010. Siamo fortemente convinti che un vero professionista è colui che cura ed aggiorna il proprio sapere in modo costante e continuativo e che non intraprende la propria carriera professionale senza aver prima coltivato il proprio sapere. Sin dal 2014 siamo autorizzati ad erogare formazione con il riconoscimento dei crediti per i Periti Industriali.

Abbiamo erogato, presso la nostra sede, nel Gennaio del 2019, un corso gratuito rivolto agli **Studenti di Ingegneria Meccanica sulla Ricostruzione degli Incidenti Stradali**.

Il nostro studio è provider del Consiglio Nazionale dei Periti Industriali per la Formazione Continua dei Periti Industriali in materia di **Infortunistica Stradale.**

Il nostro Studio è stato sponsor di Unina Corse, l'associazione costituita da allievi e docenti dell'Università "Federico II" di Napoli, nata nel 2010 con lo scopo di progettare e realizzare un'auto da



corsa per partecipare al Campionato Internazionale di Formula SAE.

Abbiamo erogato, presso l'Università degli Studi di Napoli Federico II, nel febbraio del 2019, un seminario dal titolo "Analisi e ricostruzione dinamica degli incidenti stradali" rivolto agli studenti della Laurea Magistrale in Ingegneria Meccanica per la Progettazione e Produzione. Questo corso ha fornito gli elementi introduttivi nell'ambito della analisi e ricostruzione degli incidenti utile ai fini del miglioramento della sicurezza stradale e della consulenza tecnica per tribunali, privati, compagnie assicurative, studi legali, associazioni di consumatori e industrie di veicoli.

Di seguito alcuni dei temi trattati:

Introduzione alla problematica del crash automobilistico - Crash Test e collaudi - Metodi di valutazione Euro NCAP e NHTSA - Ruolo del ricostruttore - Esame e restituzione grafica dei rilievi effettuati dalla Polizia giudiziaria - Indagini preliminari sui veicoli e sui luoghi - Analisi del moto pre e post urto - Analisi della fase di urto - Stima delle energie di deformazione - Modelli fisicomatematici applicati alla collisione di autovetture - Ricostruzione degli incidenti: metodo a ritroso e metodo impulsivo - Ricostruzione degli incidenti con software di simulazione - Validazione delle metodologie.

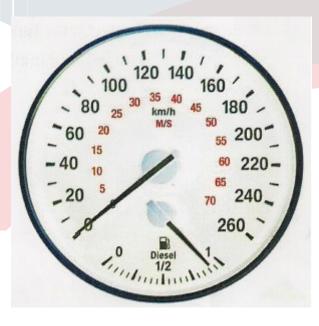
Lo Studio Tecnico Gaetano Esposito & Partner ha stipulato, nel febbraio 2017, una convenzione con la Università Federico II di Napoli per accogliere, come tirocinanti, studenti della Facoltà di Ingegneria interessati a conoscere le attività legate alla Infortunistica Stradale e alla Ricostruzione degli Incidenti Stradali. Il tirocinio di 225 ore segue un calendario stipulato in accordo tra lo studente (tirocinante) e lo Studio Esposito (soggetto ospitante). In funzione di Tutor e Supervisore scelto dall'Università degli Studi di Napoli Federico II è stato nominato il Prof. Enrico Armentani. L'esperienza di tirocinio, che ha visto come stagisti l'Ing. Carmine Matrisciano e l'Ing. Carmine La Ringa, si è conclusa con la discussione di due tesi di laurea Magistrale inerenti all'attività di "Metodologie di Analisi di Crash Automobilistici e ricostruzione dinamica degli incidenti stradali".

La nostra attenzione si focalizza, anche, sul tema della Sicurezza Attiva e Passiva degli autoveicoli e sulla biomeccanica delle lesioni. La sicurezza passiva comprende tutti quegli accorgimenti e componenti della progettazione di un'autovettura finalizzati ad evitare, o limitare, le conseguenze lesive di un incidente sugli occupanti, mentre, la Sicurezza Attiva comprende tutti quei dispositivi elettronici e meccanici che si attivano, manualmente o automaticamente, prima di un incidente, così da ridurne la probabilità di accadimento.

NEWS DALLO STUDIO



Infortunistica Stradale Percepire la velocità aiuta a prevenire incidenti



Sanno bene tutti coloro che si occupano di infortunistica stradale che se dico che viaggio a 50 km/h non percepisco la esatta sensazione di quale sia la mia velocità. Ma se dico che sto viaggiando a 13,8 metri al secondo mi è immediatamente chiaro che io, viaggiando a 50 km/h, percorro 13.8 metri in un secondo.

Tracciate, sul manto stradale, un segmento lungo 13,8 metri e potrete anche visivamente verificare la quantità di spazio che percorrete in un secondo.

Ora prendete mentalmente nota di questo fatto: Se siete alla guida di un veicolo e avvertite la presenza di un pericolo e decidete di frenare sappiate che, per farlo, dall'istante in cui avete avvertito il pericolo e il momento in cui la vostra

reazione comincia ad esplicare la sua efficacia trascorre un intervallo di tempo che è noto come il tempo di reazione.

Tale tempo varia in funzione di tutta una serie di parametri, ma noi per semplicità di comprensione e facilità di calcolo lo assumiamo pari ad un secondo.

Bene questo significa che se state guidando e vi si para davanti un ostacolo, dal momento in cui avvertite il pericolo al momento in cui (semplifico) comincerete a frenare sarà trascorso un secondo e voi avrete già percorso circa 13.8 metri. Continuerete poi a percorrere, in decelerazione, tutto lo spazio necessario perchè, sotto l'azione della frenata, si esaurisca la energia cinetica che il vostro veicolo possedeva. Anche lo spazio che il vostro veicolo percorrerà prima di arrestare il suo moto è una variabile dipendente da una serie di fattori: tipo di strada che state percorrendo, efficienza del vostro sistema frenante, stato di usura dei battistrada dei vostri pneumatici, ecc. In generale ed in condizioni ottimali perchè il vostro veicolo si arresti percorrerà ancora 12,3 metri. In totale quindi, dalla percezione all'arresto avrete percorso 26,1 metri.



Infortunistica Stradale È obbligatorio l'uso del freno a mano?



Capita talvolta, nel lavoro del ricostruttore di incidenti stradali, di dover valutare l'eventuale profilo di colpa di un automobilista che abbia lasciato in sosta il proprio veicolo senza azionare il freno a mano.

La questione è normata dall'articolo 158 del Codice della Strada e dall'articolo 353 del Regolamento di attuazione. Lo voglio ricordare soprattutto a me stesso. Nel valutare eventuale profilo di colpa legato ad una possibile infrazione del codice

della strada va consultato non solo il codice della strada ma anche e soprattutto il suo Regolamento di attuazione.

Art. 353. Regolamento di Attuazione

Fermata e sosta dei veicoli

1. Non è consentito fermarsi per chiedere informazioni agli agenti del traffico, quando ciò possa causare intralcio o rallentamento alla circolazione. 2. Il conducente che lascia il veicolo in sosta nei casi consentiti, deve azionare il freno di stazionamento e, di regola, deve aver cura di inserire il rapporto più basso del cambio di velocità. Nelle strade a forte pendenza si deve, inoltre, lasciare in sosta il veicolo con le ruote sterzate, ed i veicoli di massa complessiva massima a pieno carico superiore a 3,5 t devono applicare i cunei bloccaruote. 3. Il veicolo in sosta deve avere il motore spento.



Art. 158. Codice della Strada

- 1. La fermata e la sosta sono vietate:
- a) in corrispondenza o in prossimità dei passaggi a livello e sui binari di linee ferroviarie o tramviarie o così vicino ad essi da intralciarne la marcia;
- b) nelle gallerie, nei sottovia, sotto i sovrapassaggi, sotto i fornici e i portici, salvo diversa segnalazione;
- c) sui dossi e nelle curve e, fuori dei centri abitati e sulle strade urbane di scorrimento, anche in loro prossimità;
- d) in prossimità e in corrispondenza di segnali stradali verticali e semaforici in modo da occultarne la vista, nonché in corrispondenza dei segnali orizzontali di preselezione e lungo le corsie di canalizzazione:
- e) fuori dei centri abitati, sulla corrispondenza e in prossimità delle aree di intersezione;
- f) nei centri abitati, sulla corrispondenza delle aree di intersezione e in prossimità delle stesse a meno di 5 m dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, salvo diversa segnalazione;
- g) sui passaggi e attraversamenti pedonali e sui passaggi per ciclisti, nonché sulle piste ciclabili e agli sbocchi delle medesime;
- h) sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione;
- h-bis) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici; (4)
- h-ter) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23,00 alle ore 7,00, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257. (9)
- 2. La sosta di un veicolo è inoltre vietata:
- a) allo sbocco dei passi carrabili;
- b) dovunque venga impedito di accedere ad un altro veicolo regolarmente in sosta, oppure lo spostamento di veicoli in sosta;
- c) in seconda fila, salvo che si tratti di veicoli a due ruote, due ciclomotori a due ruote o due motocicli;
- d) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata degli autobus, dei filobus e dei veicoli circolanti su rotaia e, ove questi non siano delimitati, a una distanza dal segnale di fermata inferiore a 15 m, nonché negli spazi riservati allo stazionamento dei veicoli in servizio di piazza; d-bis) negli spazi riservati allo stazionamento e alla fermata dei veicoli adibiti al trasporto scolastico; (7)
- e) sulle aree destinate al mercato e ai veicoli per il carico e lo scarico di cose, nelle ore stabilite; f) sulle banchine, salvo diversa segnalazione;
- g) negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli per persone invalide di cui all'art. 188 e in corrispondenza degli scivoli o dei raccordi tra i marciapiedi, rampe o corridoi di transito e la



carreggiata utilizzati dagli stessi veicoli;

g-bis) negli spazi riservati alla sosta dei veicoli a servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni muniti di permesso rosa; (7)

- h) nelle corsie o carreggiate riservate ai mezzi pubblici;
- i) nelle aree pedonali urbane;
- l) nelle zone a traffico limitato per i veicoli non autorizzati;
- m) negli spazi asserviti ad impianti o attrezzature destinate a servizi di emergenza o di igiene pubblica indicati dalla apposita segnaletica;
- n) davanti ai cassonetti dei rifiuti urbani o contenitori analoghi;
- o) limitatamente alle ore di esercizio, in corrispondenza dei distributori di carburante ubicati sulla sede stradale ed in loro prossimità sino a 5 m prima e dopo le installazioni destinate all'erogazione;
- o-bis) nelle aree riservate ai veicoli per il carico e lo scarico di merci, nelle ore stabilite. (5)
- 3. Nei centri abitati è vietata la sosta dei rimorchi quando siano staccati dal veicolo trainante, salvo diversa segnalazione.
- 4. Durante la sosta e la fermata il conducente deve adottare le opportune cautele atte a evitare incidenti ed impedire l'uso del veicolo senza il suo consenso.
- 4-bis. Chiunque viola le disposizioni di cui al comma 2, lettera g), è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 80 ad euro 328 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 165 ad euro 660 per i restanti veicoli. (8)
- 5. Chiunque viola le disposizioni del comma 1 e delle lettere d), h) e i) del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 a euro 168 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 87,00 a euro 344,00 per i restanti veicoli. (2)
- 6. Chiunque viola le altre disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 25 a euro 100 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 42,00 a euro 173,00 per i restanti veicoli. (3)
- 7. Le sanzioni di cui al presente articolo si applicano per ciascun giorno di calendario per il quale si protrae la violazione.

(1)(6)

- (1) Il presente articolo è stato così modificato dall'art. 80, D.Lgs. 10.09.1993, n. 360.
- (2) Il presente comma è stato così modificato prima dall'art. 3 D.L. 27.06.2003, n. 151 come modificato dall'allegato alla L. 01.08.2003, n. 214 con decorrenza dal 01.08.2003, poi dall'allegato 1 D.M. 22.12.2004 (G.U. 30.12.2004, n. 305), dall'allegato 1, D.M. 29.12.2006 (G.U. 30.12.2006, n. 302) e dall'allegato 1 D.M. 17.12.2008 (G.U. 30.12.2008, n. 303) con decorrenza dal 1° gennaio 2009, poi dall'art. 27 L. 29.07.2010, n. 120, con decorrenza dal 13.08.2010, e da ultimo dall'art. 1, comma 1, lett. e), D.L. 10.09.2021, n. 121 con decorrenza dal 11.09.2021, convertito in legge dalla L. 09.11.2021, n. 156 con decorrenza dal 10.11.2021. Si riporta di seguito il testo previgente: "5. Chiunque viola le disposizioni del comma 1 e delle lettere d), g) e h) del comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 a euro 168 per i ciclomo-



tori e i motoveicoli a due ruote e da euro 87,00 a euro 344,00 per i restanti veicoli.".

- (3) Il presente comma è stato così modificato prima dall'allegato 1, D.M. 22.12.2004 (G.U. 30.12.2004, n. 305), dall'allegato 1, D.M. 29.12.2006 (G.U. 30.12.2006, n. 302) e dall'allegato 1, D.M. 17.12.2008 (G.U. 30.12.2008, n. 303), dall'art. 27 L. 29.07.2010, n. 120, dalla tabella I allegata al D.M. 19.12.2012 (G.U. 31.12.2012, n. 303) con decorrenza dal 01.01.2013, dalla tabella I allegata al D.M. 16.12.2014 (G.U. 31.12.2014, n. 302) con decorrenza dal 01.01.2015, e da ultimo dalla tabella A allegata al D.M. 27.12.2018 (G.U. 29.12.2018, n. 301) con decorrenza dal 01.01.2019. Si riporta di seguito il testo previgente:
- "6. Chiunque viola le altre disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 24 a euro 98 per i ciclomotori e i motoveicoli a due ruote e da euro 41,00 a euro 169,00 per i restanti veicoli."
- (4) La presente lettera inserita dall'art. 17, D.Lgs. 16.12.2016, n. 257 con decorrenza dal 14.01.2017 è stata poi così sostituita prima dall'art. 57, comma 5, D.L. 16.07.2020, n. 76 con decorrenza dal 17.07.2020, così come modificato dall'allegato alla legge di conversione, L. 11.09.2020, n. 120 con decorrenza dal 15.09.2020, e poi dall'art. 1, comma 1, lett. e), D.L. 10.09.2021, n. 121, così come modificato dall'allegato alla legge di conversione, L. 09.11.2021, n. 156 con decorrenza dal 10.11.2021. Si riporta di seguito il testo previgente:
- "h-bis) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici. In caso di sosta a seguito di completamento di ricarica, possono essere applicate tariffe di ricarica mirate a disincentivare l'impegno della stazione oltre un periodo massimo di un'ora dal termine della ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, ad eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.".
- (5) La presente lettera è stata aggiunta dall'art. 47-bis, D.L. 24.04.2017, n. 50, così come inserito dall'allegato alla legge di conversione, L. 21.06.2017, n. 96 con decorrenza dal 24.06.2017.
- (6) Le misure degli importi delle sanzioni contenute nel presente articolo sono state così modificate:
- dall'allegato 1, D.M. 22.12.2004 (G.U. 30.12.2004, n. 305);
- dall'allegato 1, D.M. 29.12.2006 (G.U. 30.12.2006, n. 302);
- dall'allegato 1, D.M. 17.12.2008 (G.U. 30.12.2008, n. 303) con decorrenza dal 1° gennaio 2009;
- dalla tabella I allegata al D.M. 22.12.2010 (G.U. 31.12.2010, n. 305) con decorrenza dal 1° gennaio 2011.
- -dalla tabella I allegata al D.M. 19.12.2012 (G.U. 31.12.2012, n. 303) con decorrenza dal 01.01.2013;
- -dalla tabella I allegata al D.M. 16.12.2014 (G.U. 31.12.2014, n. 302) con decorrenza dal 01.01.2015;
- -dalla tabella I allegata al D.M. 20.12.2016 (G.U. 30.12.2016, n. 304) con decorrenza dal 14.01.2017;
- dalla tabella A allegata al D.M. 27.12.2018 (G.U. 29.12.2018, n. 301) con decorrenza dal 01.01.2019;
- dalla tabella A allegata al D.M. 31.12.2020 (G.U. 31.12.2020, n. 323) con decorrenza dal 01.01.2021.
- (7) La presente lettera è stata inserita dall'art. 1, comma 1, lett. e), D.L. 10.09.2021, n. 121 con



decorrenza dal 11.09.2021, convertito in legge dalla L. 09.11.2021, n. 156 con decorrenza dal 10.11.2021.

- (8) Il presente comma è stato inserito dall'art. 1, comma 1, lett. e), D.L. 10.09.2021, n. 121 con decorrenza dal 11.09.2021, convertito in legge dalla L. 09.11.2021, n. 156 con decorrenza dal 10.11.2021.
- (9) La presente lettera è stata inserita dall'art. 1, comma 1, lett. e), D.L. 10.09.2021, n. 121, così come modificato dall'allegato alla legge di conversione, L. 09.11.2021, n. 156 con decorrenza dal 10.11.2021.



Infortunistica Stradale Uso delle cinture di sicurezza sugli autobus



Il comma 6 dell'art. 172 C.d.S stabilisce le norme che riguardano l'uso delle cinture di sicurezza sugli autobus. Tutti i veicoli devono essere provvisti di cinture.

L'obbligo di utilizzo dei dispositivi riguarda sia il conducente che tutti gli altri occupanti di questi veicoli, quando sono in movimento. La nuova prescrizione non interferisce con le disposizioni che consentono il trasporto in piedi di passeggeri sugli autobus di linea. In-

fatti i passeggeri in piedi, presenti sugli autobus autorizzati anche per il trasporto di persone in piedi, non sono soggetti all'obbligo di uso delle cinture di sicurezza.

I passeggeri quando ricorrono le condizioni che rendono obbligatorio l'uso delle cinture di sicurezza sugli autobus, devono essere in formati mediante cartelli o immagini illustrative apposte in modo ben visibile su ogni sedile.

In aggiunta a tale previsione, per meglio garantire l'incolumità dei passeggeri, l'art 172 comma 7 C.d.S. stabilisce che la medesima informazione può essere data attraverso annunci fonici fomiti dal conducente, dal bigliettaio o dalla persona designata come capogruppo ovvero con audiovisivi.

Cinture di sicurezza sugli autobus

È auspicabile che le forze dell'ordine si prodighino per il rispetto di questa importantissima norma eseguendo più accurati e frequenti controlli.

Ma non basta, occorre soprattutto che noi UTENTI prendiamo coscienza del diritto che abbia-



mo di essere protetti e facciamo energicamente valere questo nostro diritto pretendendo che il BUS sia dotato di cinture di sicurezza ed in caso contrario non esitiamo ad avvertire le forze dell'ordine.

Meglio rischiare di "non partire" che rischiare di "non tornare".

Una maggiore vigilanza la dobbiamo esercitare sempre e diligentemente se su quel BUS dove devono salire i nostri figli che stanno partendo per una gita. Dunque verifichiamo che sia garantito l'uso delle cinture di sicurezza sugli autobus.

Quando si effettua la ricostruzione di un incidente stradale nel quale sia coinvolto un veicolo di questo tipo è indispensabile che il professionista incaricato esegua i dovuti accertamenti sulla presenza e lo stato dell'uso delle cinture di sicurezza sugli autobus.



Ricostruzione Incidenti

Assistenza ai danneggiati - Incidente stradale: ricordiamoci di fotografare l'evento



Prendiamo la buona abitudine di tutelarci in modo opportuno in caso di incidente stradale.

Oramai tutti possediamo un telefonino che può anche fare fotografie.

Se restiamo coinvolti in un incidente stradale provvediamo innanzitutto ad organizzare eventuali soccorsi.

Subito dopo eseguiamo le foto dell'accaduto.

Naturalmente con più accuratezza le faremo maggiori saranno i benefici di cui godremo successivamente nella fase del risarcimento.

Il rilevamento sul luogo del sinistro e le fotografie sono il mezzo principale per ottenere delle prove. Più è complicato l'incidente e più prove fotografiche sono necessarie.

È opportuno scattare le foto prima che i veicoli vengano spostati. Esistono delle precise metodologie per fare in modo che le foto siano chiare e significative. So che i momenti immediatamente successivi all'evento sono piuttosto concitati e non sempre si ha la calma necessaria per eseguire delle buone foto.

Tuttavia alcune raccomandazioni non guastano.

Fare sempre alcune foto panoramica riprese ognuna dal punto di provenienza di ciascun veicolo.

Fare poi delle fotografie di dettaglio che consentano di individuare la entità e la forma di ciascun danno. Questo servirà anche, nella fase del risarcimento, a documentare la veridicità dell'evento. Oggi si sa che le assicurazioni tendono a dubitare della veridicità dell'evento.

Una buona documentazione fotografica inoltre aiuta a comprendere le modalità dell'evento e quindi si facilita l'attribuzione della responsabilità.

Sarà bene porre particolare cura anche nella ripresa della scena del sinistro fotografando opportunamente eventuali tracce al suolo ed anche la posizione dei detriti che si sono prodotti nell'evento. Questi semplici consigli "di primo intervento" creano le premesse per una migliore trattazione del vostro diritto ad essere risarciti.



Infortunistica Stradale Indossi le cinture di sicurezza sui sedili posteriori?



Viaggiare con le cinture allacciate quando si siede sui sedili anteriori è un obbligo che viene rispettato abbastanza da chi sale in auto, ma, purtroppo, lo stesso non può dirsi per i sedili posteriori.

In Italia, quasi nessuno le usa, anche se il Codice della Strada ne impone l'obbligo e prevede multe: se, infatti, negli anni si è diffusa la consapevolezza che l'utilizzo di quelle anteriori sia fondamentale per la sicurezza di conducente e

passeggero, in Italia solo il 10% di chi occupa l'auto fa uso delle cinture posteriori. Un numero bassissimo, se si pensa all'importanza che hanno per l'incolumità in caso di incidente.

"Ma è obbligatorio allacciare le cinture di sicurezza sui sedili posteriori?"

La risposta è affermativa ed è contenuta nell'art. 172 del Codice della Strada, il quale stabilisce che è obbligatorio per tutti, conducenti e passeggeri dei veicoli, sui sedili anteriori e posteriori, usare le cinture per gli adulti e, per i bambini di statura inferiore a 1,50 m. sistemi di ritenuta omologati ed adeguati al loro peso.

Il conducente risponde del mancato uso dei sistemi di sicurezza da parte del passeggero dell'auto se il passeggero è minore di età e se non è presente sul veicolo chi è tenuto alla sorveglianza del minore stesso.

Ritenere non obbligatorio l'uso delle cinture di sicurezza anche sui sedili posteriori è errato e vi espone a multe salate!

Non si tratta, come presunto da molti, di una facoltà, ma di un vero e proprio obbligo che, se non rispettato, può far incorrere in una sanzione: chiunque non fa uso dei dispositivi di ritenuta, cioè delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 80 euro a 323 euro, nonché della detrazione di 5 punti dalla patente.



"Permetti ai tuoi passeggeri di viaggiare senza indossare la cintura di sicurezza?"

Il conducente che permette ai passeggeri, specie se minorenni, di viaggiare senza cintura di sicurezza o sistemi di ritenuta, può essere considerato responsabile di parte dei danni fisici subiti dagli stessi. Il conducente è colui che deve obbligare, imporre, l'uso delle cinture a tutti i passeggeri, sia quelli che siedono sul sedile anteriore sia per chi siede su quello posteriore. Se qualcuno dei passeggeri si oppone, il conducente può anche rifiutarsi di continuare la marcia o farlo scendere dall'auto. Questa "libertà" deriva dal fatto che, in caso di incidente mortale, è chi guida l'auto che risponde di omicidio colposo e che ha quindi una enorme responsabilità.

"Non indosso la cintura di sicurezza sui sedili posteriori perché, stando seduto dietro, sono più al sicuro!!!"

Secondo il sistema "Ulisse" dell'Istituto Superiore di Sanità, chi indossa regolarmente le cinture sui sedili posteriori è poco più di 1 passeggero su 10. Molti automobilisti e passeggeri sostengono che dietro si sentono meglio protetti, si dimenticano di indossarla o non hanno l'abitudine di farlo. C'è chi si sente "scomodo o limitato", mentre alcuni ritengono che la cintura sia difficile da usare o non trova il gancio a cui fissarla.

Sfatiamo un mito molto diffuso tra gli automobilisti italiani, ossia pensare che la seduta posteriore sia più sicura di quella anteriore. Essere seduti dietro è molto pericoloso in caso di incidente. Una recente rilevazione di Autostrade per l'Italia ha messo in evidenza come, in casi di incidenti gravi, oltre il 20% delle morti è causato da passeggeri che vengono sbalzati fuori dall'abitacolo perché non indossano le cinture di sicurezza. E in molti casi si tratta di persone sedute sul sedile posteriore che non avevano inserito le cinture di sicurezza.

Quindi, a dire il vero, non sei proprio in una botte di ferro!

"Cosa pensi dei danni che potresti arrecare agli altri occupanti dell'abitacolo?"

Ipotizziamo che, tu, siedi sul sedile posteriore dell'auto e, "hai dimenticato" di indossare la cintura di sicurezza. L'auto che ti trasporta viaggia a 50km/h e impatta violentemente e frontalmente un'altra auto; molto semplicemente, verrai proiettato in avanti e il tuo "peso" (ipotizziamo 70kg), moltiplicato per una accelerazione elevata, diventerà di circa 27000 N. (27000N equivalgono a circa 2700kg di peso!!!).

Inevitabilmente, sarai diretto contro il sedile anteriore, dove, probabilmente è seduto un tuo amico/ parente che "schiaccerai" tra lo schienale del sedile e il cruscotto. Il tuo amico diventerà il tuo airbag personale!



Infortunistica Stradale La scatola nera (black box): utilizzabilità come prova nel processo civile



Le imprese assicuratrici, motivandolo come atto per contrastare il fenomeno delle truffe assicurative, incentivano l'installazione a bordo dei veicoli assicurati di dispositivi della "scatola nera".

Le compagnie sono riuscite ad ottenere una modifica al codice delle Assicurazioni che ha determinato un diverso regime legale degli effetti probatori della scatola nera stabilendone l'utilizzabilità dei risultati in

sede processuale. Con la modifica dell'art. 145 bis del Codice delle Assicurazioni, confermata dalla L.124/2017, il Legislatore ha stabilito che, nei giudizi civili, le registrazioni della scatola nera facciano piena prova nei confronti della parte contro cui siano prodotti e che, chi intenda provare fatti non registrati dalla scatola nera o circostanze contrastanti o opposte con quanto registrato, è preliminarmente onerato di provare la manomissione o il malfunzionamento del dispositivo.

Dall'interpretazione della norma emerge che il legislatore abbia escluso che la parte contro cui sono prodotti gli estratti della scatola nera possa provare il contrario mediante prova testimoniale, senza aver preliminarmente provato che tali registrazioni siano inattendibili ed inefficaci.

Pertanto, chi, vedendosi negato in via stragiudiziale il risarcimento, agisce dinanzi all'Autorità giudiziaria per ottenere il risarcimento dei danni derivanti da sinistro stradale e vede prodotti in giudizio report di scatola nera dovrà preliminarmente provare che al momento dello stesso la scatola nera non funzionasse o, viceversa, che sia stata manomessa o che i dati rilevati sono inattendibili.

Ci sono alcuni Giudici di Pace che hanno accolto la richiesta della parte attrice di nominare un CTU per gli opportuni accertamenti sulla attendibilità della scatola nera.

Attualmente va segnalato che la questione del valore probatorio della scatola nera è stato rimesso



alla valutazione della Corte costituzionale con un'ordinanza del giudice di pace di Barra (Dott. Ruscillo), emessa il 30 settembre, appena un mese e mezzo dopo l'entrata in vigore della nuova norma.

Il sospetto di incostituzionalità nasce soprattutto dal fatto che la norma (l'articolo 1, comma 20, della legge 124/2017) attribuisce il valore di piena prova dei fatti alle risultanze del dispositivo «salvo che la parte contro la quale sono state prodotte dimostri il mancato funzionamento o la manomissione del predetto dispositivo» (e la realtà ha dimostrato che casi del genere sono tutt'altro che teorici).

Ciò, secondo il citato giudice, comporta che nel processo in cui una parte privata (la compagnia assicurativa) deposita i dati registrati dalla scatola nera non avendo l'onere di «dimostrare la legittimità delle acquisizioni e la correttezza delle risultanze», tale onere viene "scaricato" sulla controparte, il cui unico diritto ammesso dalla norma è solo quello di vedersi rendere fruibili le risultanze in questione.

Rispetto a tale produzione documentale di parte, la legge esclude che vi possa essere un contraddittorio tra le parti, come invece impone il principio della parità tra esse ed il diritto di difesa giusta (articoli 111 e 24 della Costituzione).

Tra l'altro, il danneggiato, per far valere le proprie ragioni e contrastare le risultanze della scatola nera, non può nemmeno utilizzare lo strumento della querela di falso, visto che si tratta di confutare atti con fede "privilegiata", ma non provenienti da pubblici ufficiali.

Allora, non resterebbe che chiedere al giudice di disporre una consulenza tecnica d'ufficio.

Va aggiunto poi che non risulta affrontato dalla norma il problema delle scatole nere già montate, all'atto dell'entrata in vigore della norma, sui veicoli in circolazione: sul punto la disposizione afferma che il giudice dovrebbe attribuire valore di prova legale ai dispositivi già in uso, purché «equiparabili».

Ma tale equiparabilità va valutata in base a requisiti che non risultano ancora fissati dal decreto ministeriale.

Dunque, il giudice dovrebbe dare valore alle risultanze della scatola nera come imposto dalla legge in vigore, senza avere la certezza che essa sia poi riconosciuta idonea.

In conclusione, si è dimostrato come, dal punto di vista giuridico, sia molto dubbio l'applicabilità di questa norma.

Io voglio solo dire che anche dal punto di vista tecnico vi sono molti punti da segnalare a dimostrazione che, non sempre, il risultato che si rileva dal cosiddetto report della scatola nera, si rivela ATTEN-DIBILE, ma di questo parliamo in altro articolo.



Formazione Iscrizione albo C.T.U. e periti



Presso ogni tribunale è istituito l'Albo dei Consulenti Tecnici del Giudice istituito presso ogni Tribunale per consulenze tecniche nel processo civile mentre l'Albo dei Periti è l'organo propriamente per perizie nel processo penale. L'Albo è un registro vero e proprio nel quale sono iscritti i nomi delle persone fornite di particolari competenze professionali e tecniche alle quali il Giudice può affidare l'incarico di effettuare accertamenti di carattere tecnico, stime e valutazioni, utili ai fini del giudizio.

Gli stessi sono suddivisi in categorie. Fanno parte di quello civile le categorie medico-chirurgica, industriale, commerciale, agricola, bancaria, assicurativa; di quello penale: medicina legale, psichiatria, contabilità, ingegneria, infortunistica, balistica, chimica, analisi e comparazione della grafia.

Gli Albi sono tenuti dal Presidente del Tribunale e le decisioni relative agli stessi sono assunte da un Comitato da lui presieduto.

Il Comitato è composto dal Procuratore della Repubblica e da un professionista iscritto nell'albo professionale designato dal Consiglio dell'Ordine o dal Collegio della categoria a cui appartiene chi richiede l'iscrizione. Per quanto riguarda i Periti Penali al Comitato si aggiunge il Presidente dell'Ordine Forense.

È esercitata l'attività di vigilanza sull'operato di Periti e Consulenti a cura del Presidente e del Comitato che può promuovere procedimenti disciplinari (avvertimento, sospensione dall'Albo per un tempo non superiore a un anno, cancellazione dall'Albo) nei casi in cui il Consulente o il Perito non abbia adempiuto gli obblighi derivanti dagli incarichi assunti, o non abbia mantenuto una determinata condotta morale e professionale.

N.B.: Ogni Albo è permanente. Il Comitato provvede - ogni 4 anni per i C.T.U. e ogni 2 anni per i Periti - alla revisione degli Albi eliminando i professionisti per i quali è venuto meno alcuno dei requisiti previsti, o è sorto un impedimento a esercitare l'ufficio.

Per iscriversi all'Albo dei Consulenti Tecnici o all'Albo dei Periti del Giudice è necessario presentare un'istanza in carta bollata rivolta al Presidente del Tribunale nella cui circoscrizione l'aspirante risie-



de, corredata della seguente documentazione:

- fotocopia del documento di riconoscimento;
- curriculum molto dettagliato e documenti vari per dimostrare la speciale capacità tecnica e l'esperienza professionale svolta (titoli scolastici, attestazioni di terzi, perizie effettuate, pubblicazioni, ecc.) su ognuno di essi deve essere applicata.

Soltanto dopo l'accoglimento della domanda di iscrizione da parte del Comitato, deve essere effettuato il pagamento della tassa di Concessione Governativa.

Per iscriversi a entrambi gli Albi occorre produrre domande e documentazione separate. Inoltre, si può essere iscritti agli Albi presso un solo Tribunale. Successivamente, il Consulente e/o il Perito:

- riceve la convocazione per l'affidamento dell'incarico mediante notifica;
- presta giuramento, legge i quesiti del Giudice e fissa la data di inizio dei lavori;
- compie gli accertamenti e le analisi;
- consegna in cancelleria la relazione tecnica (in questa fase può allegare la richiesta di liquidazione del compenso oltre che delle spese sostenute);
- illustra la perizia al Giudice, in udienza e in camera di consiglio.

Gli iscritti agli Albi sono tenuti a comunicare tempestivamente all'Ufficio Albo Consulenti e Albo Periti la cessazione dell'attività professionale e gli eventuali cambiamenti di indirizzo e di riferimenti.



SINISTRO STRADALE

La sicurezza al volante: riflessioni e osservazioni



La legge sull'omicidio stradale non è più una novità, ma se ne discutono alcuni aspetti, e particolarmente quelli legati ai comportamenti di guida. Ci sono infatti alcuni elementi che, se verificati, comportano immediatamente pene più severe: questi sono principalmente alcol, droghe, farmaci. Se finora l'elemento "farmaci "è stato trascurato, ora se ne riconosce la complessità e si studia più a fondo. Quanto all'alcol, il discorso è molto semplice.

Quanto all'alcol, il discorso è molto semplice, perché, se attraverso la misura del tasso alco-

lemico emergono valori alti, superiori a quelli consentiti dalla legge, non ci sono incertezze possibili: il conducente guidava in condizioni non corrette.

Diverso è il caso di chi guida sotto l'effetto di sostanze psicotrope. Infatti, le tracce di cannabinoidi rimangono nel sangue a lungo, anche per una settimana o più, e quindi se una persona, dopo un incidente da lei provocato, risulta positiva ai cannabinoidi, non è detto che fosse sotto l'influenza di tali sostanze quando si è messa alla guida, ma potrebbe aver fumato una sigaretta all'hascisc una settimana prima. È dunque necessaria la visita di un neurologo che, attraverso prove oggettive si renderà conto se il paziente in esame è, o non è, sotto l'effetto di droghe.

Bisogna inoltre tener presente che anche persone sotto l'effetto di alcol o di droga possono tenere un comportamento di guida indipendente da tali sostanze, cioè corretto. L'incidente, quindi, può essersi verificato per motivi non necessariamente addebitabili allo stato del guidatore, e neppure da questo aggravati.

C'è invece un tipo di farmaci molto pericoloso per chi guida, che non è ancora stato studiato a fondo quanto al pericolo che rappresenta. Si tratta dei farmaci usati dai diabetici per abbassare la glicemia nel sangue, gli ipoglicemizzanti. Se tali medicinali non vengono dosati con attenzione e avvedutezza, si può verificare un abbassamento eccessivo, che potrebbe produrre effetti a livello cerebrale e anche motorio, e diventare quindi causa di incidente.

Eppure, non risulta che qualche pubblico ministero abbia mai ordinato di verificare se il guidatore che ha provocato un incidente era diabetico e se assumeva farmaci che potevano indurre una crisi ipoglicemica:



e questo è facilmente verificabile dalla cartella clinica, se dopo l'incidente è stato ricoverato in ospedale. In un altro settore, quello dell'uso del cellulare da parte di chi guida, si è già acquisita una grande attenzione da parte di chi indaga, e cioè dalla polizia; infatti, dopo l'intervento del Ministero dell'interno, è diventato quasi di routine l'esame dei tabulati telefonici del conducente coinvolto nel sinistro, per vedere se nell'immediatezza dell'incidente stesse parlando, o peggio che mai scrivendo, sul suo smartphone.

Si potrebbe quindi acquisire anche l'abitudine a fare qualcosa del genere per accertare, in caso di incidente, sia se il conducente fosse ubriaco o drogato, sia se avesse assunto farmaci capaci di alterare il suo livello di lucidità, rendendo pericolosa la sua guida.

Per affrontare seriamente questo problema, basterebbe che il legislatore proponesse una legge per regolare il controllo sull'assunzione di farmaci che possono interferire con la guida. L'attuazione di una normativa appropriata potrebbe essere approntata facilmente: i medici di famiglia dovrebbero segnalare alla motorizzazione civile, ovviamente tenuta al massimo rispetto della privacy, se la richiesta di patente provenga da un paziente insulino - trattato o addirittura insulino - dipendente; alla motorizzazione poi il compito di decidere se concedere o meno la patente, sulla base di referti delle commissioni mediche locali, presenti presso le ASL.

D'altra parte, il fisco sa quali medicine una persona assume, perché gli scontrini dei ticket pagati vengono consegnati per detrarli dalla dichiarazione dei redditi; inoltre, si potrebbe ordinare ai farmacisti di comunicare l'acquisto di farmaci neurolettici o ipoglicemizzanti: in questo modo la motorizzazione civile saprebbe in tempo reale che quel certo patentato assume farmaci che potrebbero mettere in pericolo la vita sua e di altri. Certo sarebbe un po' complicato e si scontrerebbe con le normative della privacy. Forse sarebbe più semplice, e forse più utile, l'introduzione di una patente speciale per diabetici.

durante l'indagine successiva a un incidente, è necessario controllare se il conducente coinvolto era in possesso di una patente rilasciata o rinnovata dalla commissione locale o semplicemente da una agenzia, talora meno affidabile. Sarebbe un valido aiuto per le assicurazioni, che risparmierebbero una bella cifra, se controllassero se l'autista fosse insulino dipendente in possibile o probabile crisi ipoglicemica: accertato questo, l'assicurazione potrebbe farsi una rivalsa e non pagare il premio!

Un bel risparmio per le assicurazioni, ma un bel problema per il conducente!

CORSI E CONVEGNI







Aisico e Biomeccanica Forense organizzano per il 10 giugno 2022 un convegno sugli incidenti in ambito urbano. Verranno effettuate nuove prove di crash, con analisi cinematica e biomeccanica dei dati ottenuti, e saranno presentate le diverse strumentazioni ed applicazioni per l'analisi forense del sinistro stradale. L'evento si rivolge ad ingegneri, tecnici ricostruttori, periti industriali e assicurativi, forze di polizia, titolari di scuole guida, avvocati, patrocinatori, liquidatori.

L'evento si rivolge ad ingegneri, tecnici ricostruttori, periti industriali e assicurativi, forze di polizia, titolari di scuole quida, avvocati, patrocinatori, liquidatori.

PROGRAMMA:

Оге 09.30

Registrazione dei partecipanti

Ore 10.00 - 13.00

Sessione pratica e teorica

Ore 13.00 - 14.30

Pranzo presso Aisico (incluso nella quota di partecipazione)

Ore 14.30-17.00

SESSIONE PRATICA (CRASH TEST)

Durante la giornata saranno effettuate 3 prove di crash riguardanti:

- incidente autoveicolo contro autoveicolo;
- incidente autoveicolo contro motociclo (con conducente);
- incidente autoveicolo contro bicicletta (con conducente).

SESSIONE TEORICA:

Le prove di crash saranno alternate da interventi in aula su:
- analisi della dinamica dei veicoli e dei parametri della collisione;
- rilievo ed analisi delle deformazioni;

NEWS E APPROFONDIMENTI



CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI

Corsie preferenziali aperte ai motorini: non intralciano

di Francesco Machina Grifeo, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 25 maggio 2022

L'innovativa lettura del Codice della strada è stata data dal Tribunale di Bologna con un ragionamento innovativo che ha portato la Cassazione, sentenza n. 16801/2022, a confermare la compensazione delle spese col Comune

I ciclomotori sono liberi di circolare nelle corsie preferenziali: per le ridotte dimensioni, infatti, i veicoli a due ruote sono incapaci di intralciare il traffico dei mezzi pubblici. Il divieto di circolazione posto dall'articolo 7, comma 4, del codice della strada, dunque, non si applica a chi li conduce. L'innovativa interpretazione è stata data prima dal Giudice di pace di Bologna (sentenza n. 2964/2019) e poi, a seguito del ricorso dell'amministrazione confermata in Appello dal locale Tribunale (sentenza n. 257/2021 depositata il 02/02/2021).

La Cassazione, sentenza n. 16801/2022, investita della sola questione relativa alla ripartizione delle spese del giudizio, dunque non affrontando direttamente il tema, ha riconosciuto però la correttezza della scelta di compensarle considerata l'assoluta novità della soluzione giuridica adottata. Nessuna censura, dunque, da parte della Suprema Corte rispetto al ragionamento fatto dai giudici di merito che ora trova una sua conferma in sede di legittimità.

In primo grado il Gdp accolse l'opposizione ed annullò i 12 verbali contestati affermando appunto che "del divieto di circolazione nelle corsie riservate ai mezzi pubblici, posto dalla norma di cui all'articolo 7 del Codice della Strada, non dovessero ritenersi destinatari i conducenti di ciclomotore, in ragione delle ridotte dimensioni del mezzo, inidonee a costituire intralcio alla circolazione dei mezzi pubblici". Il Giudice di pace ritenne, così, sussistenti "giusti motivi" per compensare le spese di lite.

Non soddisfatta della pur eclatante vittoria nel merito, la parte propose ricorso davanti al Tribunale di Bologna che - integrando la motivazione del primo giudice - confermò la decisione di primo grado. Secondo il Tribunale: "[la motivazione [della sentenza di primo grado] si fonda su un'interpretazione dell'art.7 CdS del tutto innovativa, individuandone la *ratio* nella volontà del legislatore di garantire che i mezzi pubblici possano circolare in maniera spedita senza intralci, intralci che il Giudice di Pace ravvisa soltanto nei veicoli privati a quattro ruote, escludendo quelli a due ruote, in tal modo giungendo ad affermare che sarebbe carente di offensività in generale la circolazione di questi ultimi in tali aree". E quindi concluse (affermando di aver trovato

un unico precedente in tal senso, emesso dal medesimo ufficio del Giudice di Pace di Bologna n. 5165/2018) che il "profilo relativo alla possibilità di circolazione da parte dei ciclomotori/ motocicli nelle corsie preferenziali costituisse questione del tutto nuova, tale da giustificare la compensazione stessa".

Proposto ricorso in Cassazione, sempre sulla questione delle spese, la VI Sezione civile ha riaffermato il principio per il quale l'articolo 92, comma 2, c.p.c., là dove, permette la compensazione delle spese di lite "nel caso di assoluta novità della questione trattata o mutamento della giurisprudenza", oppure allorché concorrano altre analoghe "gravi ed eccezionali ragioni", costituisce una norma elastica ... da specificare in via interpretativa da parte del giudice del merito, con un giudizio censurabile in sede di legittimità, in quanto fondato su norme giuridiche". In particolare, prosegue la decisione, integrano le suddette nozioni anche la carenza di un uniforme orientamento interpretativo, l'opinabilità o le peculiarità delle questioni affrontate "come nella specie ritenuto dal Tribunale di Bologna quanto alla violazione del divieto di circolazione nelle corsie riservate ai mezzi pubblici di trasporto, ex art. 7, comma 4, Cod. Strada, da parte dei conducenti di ciclomotore, questione che lo stesso ricorrente riferisce affrontata in sede di legittimità soltanto dalla sparuta sentenza n. 26311 del 2006, peraltro in motivazione e

senza enunciare un principio di diritto al riguardo".



CIRCOLAZIONE STRADALE - SEGNALETICA Ztl, la telecamera inquadra anche davanti

di Maurizio Caprino, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 10 maggio 2022

Chi entra abusivamente in una Ztl può essere multato anche con una telecamera automatica che inquadra solo la parte anteriore del veicolo.

Così sembra di capire leggendo il decreto dirigenziale (Dd) 170/2022, con cui il ministero delle Infrastrutture (Mims) ha omologato l'ultima variante di un rilevatore, il Tech Ztl7 della Movyon (la ex Autostrade Tech, controllata di Autostrade per l'Italia).

Ma, se fosse così, si discriminerebbero alcuni trasgressori, con rischio di contenziosi. Un principio cui il ministero ha storicamente cercato di attenersi è proprio quello di non-discriminazione. In questo caso, sanzionare sulla sola base dell'immagine dell'anteriore consente a chi circola con ciclomotori o motocicli di farla franca: questi veicoli hanno solo la targa posteriore.

Così il fatto che il Dd citi anch'essi tra quelli sanzionabili pare una beffa. Né il testo prescrive restrizioni all'utilizzo dell'apparecchio in modalità "anteriore". Così, almeno in teoria, se dai fotogrammi emergesse qualche elemento utile a identificare il veicolo o chi lo guida, si potrebbe multare con la stessa telecamera piazzata all'ingresso di una Ztl anche chi ne esce. Un accertamento d'infrazione che sarebbe piuttosto discutibile.

Altra perplessità viene dall'assenza nel Dd di prescrizioni sull'oscuramento degli occupanti del veicolo, come invece è normalmente prescritto in accordo col Garante della privacy. Ma probabilmente nella prassi il Tech Ztl7 continuerà a essere usato in modalità tradizionale.

Perché, allora, omologare una versione con ripresa anteriore? Forse perché per qualche amministrazione locale fa punteggio in sede di aggiudicazione di un appalto: l'esperienza insegna che alcune commissioni di gare danno rilevanza a caratteristiche inutili.



CIRCOLAZIONE STRADALE - SEGNALETICA Semafori con conto alla rovescia solo su alcune strade e mai per il verde

di Maurizio Caprino, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 10 maggio 2022

Non ci sarà un obbligo generalizzato di montare dispositivi countdown ai semafori, come si è letto nelle scorse settimane su alcuni media.

Però il nuovo Dm con cui il ministero delle Infrastrutture (Mims) disciplinerà concretamente il conteggio alla rovescia dei tempi del giallo e del rosso si spinge comunque oltre la norma da cui nasce, cioè l'articolo 60, comma 1, della legge 120/2010: prevede casi in cui il countdown è obbligatorio e riguarderà non solo i nuovi semafori, ma anche quelli esistenti.

Nel testo del Dm, su cui è stata trovata l'intesa in Conferenza Stato-Città il 9 febbraio, ciò è motivato con l'esigenza di «migliorare la sicurezza stradale». Ma è facile prevedere problemi e contenziosi, anche perché su altri aspetti non si fissano parametri chiari.

I casi di countdown obbligatorio sono, in sintesi: luci gialle di lanterne semaforiche per pedoni e/o ciclisti agli attraversamenti pedonali e/o ciclabili di strade con più di due corsie o che richiedano per attraversare più di 20 secondi (più di 10 per gli attraversamenti solo ciclabili) e di lanterne per veicoli su strade urbane con controllo automatico delle infrazioni semaforiche dove il giallo dura meno di cinque secondi; luci rosse di lanterne per veicoli nei sensi unici alternati (se il rosso è "lungo") e negli incroci disomogenei (dove non ci sono attraversamenti ciclabili e/ pedonali e il verde per chi s'immette nella via principale è "breve"). Negli altri casi, chi gestisce la strada semplicemente "può" installare il countdown o, al massimo, è obbligato a valutare se installarlo.

Per evitare un eccesso di colori e far sì che gli utenti prestino attenzione all'accensione del verde, il Dm esclude i countdown sulle luci di questo colore. Non sono ammessi nemmeno dispositivi "multicolore": l'unica tolleranza prevista sui countdown esistenti riguarda le dimensioni. Ciò non implica che gli impianti difformi andranno smontati: l'obbligo pare esserci solo per quelli "sperimentali" e non anche per quelli installati con il precedente Dm, il 164/2017. Il Dm esplicita che i countdown sono tra le destinazioni dei proventi delle multe.

L'Anci ha premuto per chiarire che vanno fatti subito gli interventi in aiuto a pedoni e ciclisti. Sono previste pulsantiere per rendere più fruibili i semafori pedonali a chiamata, ma non è chiaro come si possono conciliare con la normativa tecnica in favore delle persone non vedenti. Altri problemi tecnici possono arrivare dalla posizione di montaggio prevista: a lato della lanterna, con rischio di confusione sugli attacchi ai pali.



CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI Autovelox: la banchina anche non pavimentata deve consentire manovre di emergenza

di Giampaolo Piagnerelli, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 22 aprile 2022

La banchina, anche se non pavimentata, ai fini del posizionamento dell'autovelox, deve comunque suscitare negli utenti - per la sua apparenza esteriore - "un affidamento di consistenza e sicura transitabilità" e quindi garantire la possibilità di effettuare manovre di emergenza. Lo precisa la Cassazione con ordinanza n. 12864/22.

Le caratteristiche della banchina

Al riguardo il collegio rileva che per banchina deve considerarsi uno spazio all'interno della sede stradale, esterno rispetto alla carreggiata, destinato al passaggio di pedoni o alla sosta di emergenza, pertanto essendo la banchina elemento comune alle autostrade, alle strade extraurbane e alle strade urbane di scorrimento, essa, per sua natura si identifica con uno spazio avente questa particolare attitudine e, dunque, oltre a dover restare libero da ingombri, deve avere una dimensione tale da consentire l'assolvimento effettivo delle predette funzioni, tenuto conto che anche la strada urbana di scorrimento è caratterizzata da un intenso flusso stradale veicolare ininterrotto e per la quale si profila quindi la medesima necessità di garantire l'esistenza di fasce laterali per approntare - ove si renda necessario - idonee manovre di emergenza.

La banchina, dunque, fa parte della struttura della strada e "la sua relativa utilizzabilità anche per effettuare le richiamate manovre, comporta esigenze di sicurezza e prevenzione assimilabili a quelle che valgono per la carreggiata, in quanto anch'essa, in assenza di specifica segnalazione contraria e benché non pavimentata deve suscitare negli utenti – per la sua apparenza esteriore – un affidamento di consistenza e sicura transitabilità.

Da ciò deriva che una banchina di ridottissima larghezza, come quella nel caso de quo, non avrebbe potuto considerarsi idonea a svolgere le ricordate funzioni per gli automobilisti. La mancata conformazione a tali caratteristiche comporta l'insussistenza di un elemento essenziale per la qualificazione di una strada urbana come strada di scorrimento.

Nel caso concreto, pertanto, il Comune di Firenze non essendosi attenuto alle regole sulle banchine (su viale Etruria) si è visto annullare la multa inflitta con l'autovelox all'automobilista.



CIRCOLAZIONE STRADALE - STRADE

Area demaniale equiparata alla strada pubblica se il veicolo danneggiante è utilizzato in modo conforme alla sua funzione

di Giampaolo Piagnerelli, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 20 aprile 2022

La Corte d'appello di Catanzaro ha rigettato la domanda nei confronti dell'assicurazione sul rilievo che il sinistro era avvenuto su un fondo agricolo nei pressi del greto del fiume e dunque non su una strada

Per circolazione su aree equiparate alle strade va intesa quella effettuata su ogni spazio (quindi non necessariamente su strada) ove il veicolo possa essere utilizzato in modo conforme alla sua funzione abituale proprio come nel caso concreto in cui un trattore circolava su un'area demaniale aperta al pubblico.

Lo ha precisato la Cassazione con l'ordinanza n. 12554/22 esaminando un caso in cui un soggetto ha chiesto il risarcimento dei danni che aveva subito a seguito del crollo del solaio di una costruzione, provocato dall'urto di un autocarro.

Nel giudizio di merito mentre il tribunale di Lamezia Terme ha riconosciuto la responsabilità del mezzo e, quindi, dell'assicurazione, la Corte d'appello di Catanzaro, invece, ha rigettato la domanda nei confronti dell'assicurazione sul rilievo che il sinistro era avvenuto su un fondo agricolo nei pressi del greto del fiume e dunque non su una strada, cosicché non poteva trovare applicazione né l'articolo 2054 Cc, né l'azione diretta nei confronti del veicolo.

Il motivo di ricorso - precisa la Cassazione - pone la questione della equiparabilità a una strada pubblica dell'area demaniale in cui è avvenuto il sinistro e, più in generale, la questione della riconducibilità del sinistro nella fattispecie della circolazione stradale, ai fini dell'applicabilità della normativa di cui all'articolo 2054 Cc e della disciplina della Rca e specificatamente ai fini dell'ammissione dell'azione diretta del danneggiato nei confronti dell'assicuratore del responsabile.

I Supremi giudici hanno accolto il ricorso ricordando il principio di diritto secondo cui "per circolazione su aree equiparate alle strade va intesa quella effettuata su ogni spazio ove il veicolo possa essere utilizzato in modo conforme alla sua funzione abituale".



Omicidio stradale non aggravato: l'applicazione della revoca della patente di guida va sempre motivata

di Aldo Natalini, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 14 aprile 2022

La Corte d'appello di Catanzaro ha rigettato la domanda nei confronti dell'assicurazione sul rilievo che il sinistro era avvenuto su un fondo agricolo nei pressi del greto del fiume e dunque non su una strada

In tema di omicidio stradale, nei casi non aggravati della guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti di cui all'articolo 589, commi 2 e 3, del Codice penale, qualora il giudice applichi, in sede di condanna o di applicazione della pena su richiesta delle parti, la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida, in luogo di quella, più favorevole, della sospensione, deve dar conto puntualmente delle ragioni della scelta operata, avuto riguardo agli specifici parametri di cui all'articolo 218, comma 2, del Codice della strada, facendo riferimento all'entità del danno, alla gravità della violazione e alla tutela della collettività, in relazione al pericolo che il perdurare della circolazione possa arrecare, in termini prognostici, alla sicurezza della stessa.

Così la Quarta sezione penale della Cassazione, con la sentenza n. 13747/2022, depositata l'11 aprile scorso, con cui la Suprema corte, pur rigettando il ricorso degli imputati, ha ribadito l'obbligo di esaustiva motivazione cui è tenuto il giudice di merito laddove si determini, discrezionalmente, per l'irrogazione della sanzione accessoria massima prevista dal Codice della strada, ferma la possibilità di compire – ha puntualizzato – una valutazione complessiva senza la necessità di un'analitica esposizione dei criteri adottati per addivenirvi in concreto.

La sentenza costituzionale n. 88/2019 sugli automatismi revocatori

La sentenza in rassegna si inserisce esattamente sulla scia della sentenza costituzionale n. 88/2019, che aveva dichiarato l'illegittimità costituzionale - per violazione dei principi di ragionevolezza, eguaglianza e proporzionalità di cui all'articolo 3 della Costituzione - dell'articolo 222, comma 2, quarto periodo, del Codice della strada nella parte in cui non prevede che, in caso di condanna, ovvero di applicazione della pena su richiesta delle parti, a norma dell'articolo 444 del Cpp, per i reati di cui agli articoli 589-bis (Omicidio stradale) e 590-bis (Lesioni personali stradali gravi o gravissime) del codice penale, il giudice possa disporre, in alternativa alla revoca della patente di guida, la sospensione della stessa, ai sensi del secondo e terzo periodo dello



stesso comma 2 dell'articolo 222 del Cds, allorché non ricorra alcuna delle circostanze aggravanti previste dai rispettivi commi 2 e 3 degli articoli 589-bis e 590-bis del Cp.

Si legge nella motivazione della citata pronuncia del giudice delle leggi che "nell'articolo 222 Cds l'automatismo della risposta sanzionatoria, non graduabile in ragione delle peculiarità del caso, può giustificarsi solo per le più gravi violazioni contemplate dalle due citate disposizioni, quali previste, come ipotesi aggravate, sanzionate con le pene rispettivamente più gravi, dal secondo e dal terzo comma sia dell'articolo 589-bis, sia dell'articolo 590-bis del Cp alla guida in stato di ebbrezza alcolica (oltre la soglia di tasso alcolemico prevista dal secondo e dal terzo comma sia dell'articolo 589-bis, sia dell'articolo 590-bis del Cp) o sotto l'effetto di stupefacenti costituisce un comportamento altamente pericoloso per la vita e l'incolumità delle persone, posto in essere in spregio del dovuto rispetto di tali beni fondamentali; e, pertanto, si giustifica una radicale misura preventiva per la sicurezza stradale consistente nella sanzione amministrativa della revoca della patente nell'ipotesi sia di omicidio stradale, sia di lesioni personali gravi o gravissime. Al di sotto di questo livello vi sono comportamenti pur gravemente colpevoli, ma in misura inferiore sicché non è compatibile con i principi di eguaglianza e proporzionalità la previsione della medesima sanzione amministrativa. In tal caso, l'automatismo della sanzione amministrativa più non si giustifica e deve cedere alla valutazione individualizzante del qiudice".

Il caso di specie

Il caso al vaglio della Cassazione rientrava proprio nelle ipotesi previste dall'intervento correttivo della Corte costituzionale, poiché non risultavano contestate ai ricorrenti le aggravanti del reato di omicidio stradale della guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

La difesa – che aveva interposto ricorso per cassazione averso la sentenza di applicazione pena su richiesta delle parti per il reato di cui agli articoli 113 e 589-bis del Cp, recante altresì la revoca della patente di guida – aveva dedotto la violazione e l'erronea applicazione del combinato disposto di cui agli articoli 218 e 222 del Cds, oltre al vizio motivazionale in ordine alla determinazione della sanzione amministrativa accessoria massima, sostenendo che il giudice di prime cure si sarebbe limitato a formulare giudizi astratti (gravità della violazione, entità dei danni e pericolo per l'ulteriore circolazione), senza alcun riferimento alla fattispecie concreta: nella specie il decidente, senza tener conto del portato della sentenza costituzionale n. 88/2019, non avrebbe svolto alcun giudizio prognostico in ordine alla concreta pericolosità di una perdurante circolazione dell'imputato, essa non potendo essere giustificata alla stregua della macroscopica gravità dell'infrazione.

Il dictum: revoca della patente, obbligo di motivazione e criteri di riferimento

La Suprema corte, pur condividendo – implicitamente – le premesse argomentative da cui muoveva la difesa, ha rigettato il ricorso degli imputati ritenendo che il locale tribunale, nell'applicare la sanzione amministrativa accessoria più afflittiva, ha congruamente esposto le ragioni dell'operata scelta sanzionatoria. Ciò in conformità all'indirizzo di legittimità – oggi ribadito dal-



la sentenza in rassegna – secondo cui "in tema di omicidio stradale, il giudice che, in assenza delle circostanze aggravanti della quida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, applichi la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida, in luogo di quella, più favorevole, della sospensione, deve dare conto, in modo puntuale, delle ragioni che lo hanno indotto a scegliere il trattamento più sfavorevole sulla base dei parametri di cui all'articolo 218, comma 2, del Cds" (Cassazione penale, Sezione IV, n. 13882/2020, Vivaldi, Ced 279139; nel senso che l'obbligo di motivazione debba essere assolto, non già in base ai criteri generali di cui all'articolo 133 del Cp, ma in base ai diversi parametri di cui all'articolo 218, comma 2, del Cds, sicché le motivazioni relative alla misura della sanzione penale e di quella amministrativa restano autonome e non possono essere raffrontate ai fini di un'eventuale incoerenza o contraddittorietà intrinseca del provvedimento, vedi Sezione IV, n. 4740/2021, Di Marco, Ced 280393). Nella specie – rilevano i Supremi giudici – il giudice ha fatto espresso rinvio al tipo di violazione che aveva riguardato una regola cautelare ritenuta tanto elementare, quanto fondamentale per la circolazione (quella cioè di fermarsi in prossimità di attraversamento pedonale), e tale da costituire regola esperienziale, prima ancora che normativa, valutandola, dunque, in termini di particolare gravità (quanto all'entità del danno apportato valendo la implicita considerazione che, nella specie, si era trattato della morte del pedone investito), cosicché la sanzione prescelta è stata ritenuta l'unica a tutela della sicurezza pubblica.

Alla stregua di tale considerazione, pertanto, la Corte regolatrice ha ritenuto che, nella vicenda al vaglio, il giudice abbia congruamente motivato l'operata scelta discrezionale, avendo valorizzato, da un lato, criteri espressamente previsti dall'articolo 218, comma 2, del Cds, operando, dall'altro, anche la prognosi di pericolosità proprio alla stregua della particolare gravità della violazione posta in essere, tale che solo la misura più afflittiva – la revoca della patente, per l'appunto – è stata ritenuta idonea a salvaguardare la sicurezza pubblica.

In ogni caso – ha rimarcato, conclusivamente, la Cassazione, con ciò ribadendo un indirizzo già espresso in passato – gli specifici criteri di cui all'articolo 218 del Cds costituiscono meri parametri di riferimento per orientare la decisione giudiziale, sottraendola all'arbitrio e consentendo il relativo controllo giudiziale su di essa; ne deriva che la loro valutazione può anche essere operata complessivamente, sicché pur nella riconosciuta diversità dei parametri di riferimento – articolo 218, comma 2, del Cds in luogo dell'articolo 133 del Cp – per assolvere adeguatamente all'obbligo di motivazione è sufficiente che il giudice enunci, anche in maniera sintetica, l'eseguita valutazione di uno (o più) dei criteri applicati. Tale valutazione, infatti, rientra nella sua discrezionalità e non postula una analitica esposizione dei criteri adottati per addivenirvi in concreto (Cassazione penale, Sezione II, n. 12749/2008, Gasparri, Ced 239754; Sezione III, n. 48304 del 20/9/2016, Gioia, Ced 268575; vedi già Id., n. 15811/1990, Leonardi, Ced 185876; da ultimo, nel senso della sufficienza anche del mero richiamo alle "circostanze del fatto" e/o alla "gravità della condotta", vedi Sezione IV, n. 11479/2021, Conci, Ced 280832).



Strade di campagna, nessun obbligo di installare guard-rail

di Andrea Alberto Moramarco, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 13 aprile 2022

L'ente preposto alla manutenzione di una strada extraurbana con limite di velocità massima di 30 km/h non è tenuto, né per disposizioni di legge né per ragioni di buon senso ed opportunità, ad installare barriere di protezioni laterali lungo la via. Pertanto, in caso di incidente mortale avvenuto su una strada avente tali caratteristiche, non sussiste alcuna responsabilità, ex articolo 2051 cod. civ., per l'ente convenuto. Ad affermarlo è il Tribunale di Novara con la sentenza n. 4/2022.

La vicenda

L'incidente oggetto della decisione ha come protagonista un uomo, il quale, una mattina, mentre percorreva in sella alla propria bicicletta una strada provinciale nel territorio del Comune di Novara, oltrepassava il ciglio erboso della strada posto sulla destra rispetto al proprio senso di marcia finendo nel canale adiacente la strada. In seguito alla caduta, subiva una grave frattura delle vertebre cervicali che lo aveva reso tetraplegico, condizione che lo aveva poi portato ad una serie di conseguenze collaterali e di qui al decesso dopo un anno dall'incidente.

I familiari decidevano così di citare in giudizio la Provincia, proprietaria della strada, sul presupposto della responsabilità esclusiva di quest'ultima, in quanto l'ente avrebbe dovuto e potuto installare un guard rail lungo la via, circostanza che avrebbe sicuramente impedito l'incidente. La Provincia, dal canto suo, respingeva le accuse non sussistendo nei suoi confronti alcun obbligo di installare barriere protettive laterali. Si trattava, infatti, di una «stradella consente la circolazione solo a ciclisti» e agli abitanti della zona, «con un limite di velocità di 30 km/h e quindi scevra da quelle situazioni di rischio che rendono necessaria la previsione di barriere di contenzione».

La decisione

Tale rilievo difensivo viene condiviso dal Tribunale, il quale ricorda l'orientamento di giurisprudenza secondo cui «le regole di comune prudenza e le disposizioni regolamentari in tema di manutenzione delle strade pubbliche non impongono al gestore, in base al rapporto di custodia, o comunque al principio del *neminem laedere*, l'apposizione di una recinzione dell'intera rete viaria, mediante guard-rail, anche nei tratti oggettivamente non pericolosi, al fine di neutraliz-



zare qualsivoglia anomalia nella condotta di guida degli utenti».

In sostanza, afferma il giudice, l'ente proprietario della strada non è tenuto ad installare sempre le protezioni laterali: deve farlo quando disposizioni di legge lo prevedono e può farlo quando ragioni di buon senso lo consigliano. Nel caso di specie, considerate le caratteristiche della strada ove è avvenuto l'incidente, non sussiste né l'uno né l'altro caso L'incidente è, infatti, avvenuto su «strada di campagna, pressoché rettilinea e pianeggiante, priva di dislivelli significativi e con una buona visuale ove il transito è peraltro limitato ai ciclisti e ai residenti», ragion per cui non vi erano né obblighi di legge né ragioni di opportunità che rendevano necessaria l'installazione del guard rail.



CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI Le centraline di bordo diventano accessibili

di Maurizio Caprino, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 12 aprile 2022

Cade il muro della privacy sui dati di funzionamento dei veicoli: a pochi mesi dall'obbligo di «scatola nera» sulle vetture di nuova omologazione (luglio 2022), molte case automobilistiche hanno reso accessibili le centraline di bordo che tengono normalmente in memoria i dati che registrano (velocità, intensità di frenate e accelerazioni, azionamento di volante e di altri comandi).

È l'anticipazione dell'Edr (Event data recorder, regolamento europea 2019/2144), che registrerà per le forze dell'ordine analoghe informazioni prese dagli stessi sensori di bordo, ma conservando in memoria solo quelle relative ai secondi antecedenti e successivi a un urto.

In pratica, ora sono disponibili apparecchi diagnostici in grado di interfacciarsi con le centraline di bordo leggendone dati finora tenuti "sotto chiave" dalle case automobilistiche.

Le conseguenze di questa apertura e i rapporti dell'Edr con le scatole nere adottate (che hanno funzionamento e scopi ben diversi) saranno tra gli argomenti del convegno nazionale 2022 dell'Asais-Evu, l'associazione degli analisti ricostruttori di incidenti, che si terrà sabato 7 maggio a Roma.



CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI Sanatoria in vista per autovelox non omologati

Il decreto Infrastrutture parificherà approvazione e omologazione

di Maurizio Caprino, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 12 aprile 2022

Sembra destinato a chiudersi il fronte più caldo degli ultimi anni nei ricorsi contro le multe stradali, soprattutto quelle per eccesso di velocità: quello della mancata omologazione dell'apparecchio con cui l'infrazione è stata rilevata.

Nella bozza del prossimo decreto Infrastrutture, che è in attesa del varo, il Codice della strada viene modificato nelle parti in cui consente la rilevazione da remoto delle infrazioni (quella effettuata da dispositivi fissi non presidiati da agenti) soltanto se si utilizzano apparecchi debitamente omologati. Questa formulazione, se interpretata in modo letterale, taglia fuori tutti i misuratori di velocità, in quanto tutti quelli in uso non sono omologati, bensì approvati.

È l'articolo 192 del Regolamento di esecuzione del Codice che non consente di fare diversamente: un'omologazione si può rilasciare solo quando esistono specifiche norme tecniche di riferimento. Per questo in passato il ministero delle Infrastrutture ha sempre espresso pareri secondo cui le espressioni omologazione e approvazione sono da considerare equivalenti. Ma molte sentenze hanno poi smentito questa interpretazione.



Investimento pedone: responsabile il conducente se non dimostra di aver fatto il possibile per evitarlo

di Giampaolo Piagnerelli, Estratto da "Norme&Tributi Plus Diritto", 16 marzo 2022

La Cassazione ha escluso che nella fattispecie potesse esserci un concorso di colpa

Nell'investimento di un pedone si presume la responsabilità del conducente del veicolo, a meno che quest'ultimo non dimostri di aver fatto il possibile per evitare il sinistro. Nel caso concreto - chiarisce la Cassazione (ordinanza n. 8487/22) - il pedone è caduto contro il veicolo in quanto mentre correva per attraversare la strada, in funzione della luce gialla del semaforo, ha perso l'equilibrio andando per tale motivo a urtare rovinosamente la parte anteriore e laterale di una Smart. L'investimento, poi, è avvenuto in prossimità di un attraversamento pedonale con semaforo a chiamata che proiettava luce gialla.

Il giudizio della Corte. Secondo la Cassazione inizialmente era stata individuata dai giudici di merito una concorrente responsabilità del conducente del veicolo il quale teneva una velocità non solo superiore a quella consentita ma anche assolutamente incongrua alla situazione richiedente di procedere con estrema prudenza vista la probabile presenza di un pedone. Responsabilità come detto ascrivibile anche al pedone che ha attraversato la strada di corsa e fuori delle strisce pedonali e, avendo la visuale libera, ben avrebbe potuto avvistare per tempo la vettura e, quindi, tenere un atteggiamento più prudente.

La Cassazione, tuttavia, ha precisato che la responsabilità del conducente coinvolto nell'investimento pur essendo presunta, può essere tuttavia esclusa non solo quando l'investitore abbia fornito la prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno, ma anche quando risulti con certezza dalla modalità del fatto che non vi era alcuna reale possibilità di evitare da parte sua l'incidente. I Supremi giudici, però, hanno puntualizzato come nella vicenda non sia stata fornita alcuna prova liberatoria con evidente e unica responsabilità del conducente.



Photored: multa col rosso, 'lanterna ripetitiva' sotto la lente

di Francesco Machina Grifeo, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme&Tributi Plus Diritto", 3 marzo 2022

In caso di multa con dispositivo automatico "Photored F17A" per passaggio col semaforo rosso, qualora la questione della assenza della cosiddetta "lanterna ripetitiva" venga riproposta in appello, il Tribunale deve affrontare la questione. E se non lo fa incorre nel vizio di omessa pronuncia.

La Corte di cassazione, sentenza n. 6988 depositata oggi, ha così accolto con rinvio il ricorso di un automobilista nei confronti del comune di Amantea.

Bocciato invece il motivo di ricorso per il quale il Tribunale avrebbe errato nel non rigettare l'appello in quanto il comune non aveva depositato la documentazione fotografica nel termine di 10 giorni prima dell'udienza davanti al giudice di pace.

Secondo la giurisprudenza di Cassazione, spiega infatti la Seconda sezione civile, il termine di cui all'articolo 7, comma 7, del decreto legislativo numero 150 del 2011, quello cioè che fissa in 10 giorni prima dell'udienza il "termine per il deposito della documentazione strettamente connessa all'impugnazione", non è da considerarsi perentorio mancando una previsione espressa in tal senso. La sua violazione, dunque, rappresenta una mera irregolarità al punto che la documentazione fotografica dell'infrazione tardivamente prodotta resta utilizzabile come prova. Non passa neppure l'altro motivo di ricorso che lamentava la "non idoneità" della documentazione fotografica ad attestare la violazione. In particolare, secondo il ricorrente, il tribunale non avrebbe esaminato due fotogrammi dai quali emergeva che l'autovettura non aveva superato la linea d'arresto (primo fotogramma) e che la targa non era ben visibile (secondo fotogramma). Per la Suprema Corte, tuttavia, il motivo non può essere accolto in quanto il tribunale dopo aver precisato che, ai sensi del DM 130 del 2004, per ogni infrazione devono essere scattate almeno due fotogrammi, ha osservato che il primo fotogramma può anche riprendere il veicolo a cavallo della linea d'arresto o immediatamente prima della stessa. Né, prosegue la decisione, è indice di omesso esame il mancato rilievo da parte del tribunale della non chiara visibilità della targa "trattandosi di elemento generico e non determinante al fine dell'esclusione dell'infrazione". Con riferimento invece, come visto, al rilievo secondo cui il verbale sarebbe nullo "in quanto il dispositivo non era stato validamente utilizzato in modalità automatica, mancando la lanterna ripetitiva dopo l'intersezione", la Suprema Corte afferma che il motivo è fondato. "A fronte conclude la decisione - della riproposizione in appello della questione della mancanza della



lanterna ripetitiva - lanterna ripetitiva che il d.d. del Ministero dei Lavori pubblici n. 430 del 2000 e il successivo decreto del 2004 del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti pongono quale condizione per l'utilizzo della modalità automatica del dispositivo Photored F17A - il tribunale non si è pronunciato al riguardo con conseguente vizio di omessa pronuncia".