

Ci speriamo tutti. La riforma del Codice della Strada sembra aver preso la giusta direzione. Dopo ben due legislature e vari "stop and go" parlamentari, la Commissione Trasporti della Camera ha ripreso in mano ad ottobre la guida del provvedimento, parcheggiato in un binario morto da oltre un anno.

Il Codice della Strada nel Decreto Semplificazioni

C'è voluto l'intervento del presidente Mattarella, che rimproverando Governo e Parlamento per il blitz sul CdS avvenuto con il DL Semplificazioni approvato a settembre scorso, ha restituito adeguata rilevanza al tema. Sì, perché con il maxi emendamento



CODICE DELLA STRADA FINALMENTE SI CAMBIA?

Dopo la discussa mini-riforma inserita nel DL Semplificazioni, che desta parecchie perplessità, ci sono segnali incoraggianti sulla revisione del CdS, attesa ormai da tempo

approvato con la fiducia sono state introdotte con una certa spregiudicatezza alcune modifiche che sembrano rispondere più che altro ad esigenze di cassa dei Comuni.

Mettiamo da parte la normativa sulla rivoluzione delle biciclette e dei privilegi dei monopattini, che potranno transitare anche sulle strade riservate agli autobus, ed il cui sorpasso dovrà essere "a velocità ridottissima, osservando la massima distanza".

Ci sono altri interventi sul Codice che rischiano di produrre problemi



Pietro Teofilatto

e contenzioso, specialmente per gli automobilisti. Norme estemporanee, specialmente in questo periodo di emergenza Covid-19, dove 7 italiani su 10 indicano l'auto come il mezzo di trasporto preferito per i propri spostamenti

(Fonte: Aretè, rilevazione settembre-ottobre 2020).

Ad esempio la totale liberalizzazione per l'utilizzo degli autovelox automatici sulle strade urbane - affiancata al dilagare (spesso pretestuoso) delle "zone 30" - può causare aumenti vertiginosi delle

contravvenzioni, anche senza un comportamento pericoloso del driver. Ancora, la possibilità per i dipendenti delle imprese addette alla raccolta dei rifiuti di sanzionare la sosta e rimozione dei veicoli anche "nelle aree limitrofe" alla loro attività pone interrogativi sulla qualifica di "pubblico ufficiale" ottenibile "dopo un corso di formazione".

Anche l'unificazione a tre secondi della durata della luce gialla ai semafori trova spazio in questa mini-riforma del Codice, che non considera però la realtà delle nostre infrastrutture stradali, in cui adeguamenti e manutenzione sono sempre nella lista dei programmi futuri.

di Pietro Teofilatto

Auto a noleggio: le principali contravvenzioni (2017-2019)				
C.d.S.		2017	2018	2019
Art.7 comma 13	Accesso abusivo zone traffico limitato	26,1%	30,1%	33%
Art. 142, comma 7	Limite di velocità non oltre 10 km/h	15,7%	19,5%	22,5%
Art. 142, comma 8	Velocità superiore a 10 km/h e non oltre 40 km/h	15,5%	14,3%	16%
Art. 7, comma 11	Circolazione su strada riservata a mezzi pubblici	7,5%	6,6%	5,5%
Art. 176, comma 17	Mancato pagamento pedaggio autostradale	2,6%	2,7%	2,8%

Fonte: elaborazioni Aniasa

Le contravvenzioni sulle auto a noleggio

Eppure ci sono proposte di modifica del Codice che aspettano da tempo e che sono indirizzate ad obiettivi di sicurezza nella circolazione. Parliamo dell'aumento delle sanzioni per l'uso del cellulare alla guida, e dell'obbligo del casco in bicicletta. Parliamo anche delle sanzioni commesse alla guida di un veicolo aziendale o a noleggio. Anche qui il tema è, non a caso, oggetto di pressione da parte di enti locali, che in relazione ad alcune ordinanze delle Cassazione,

laddove il cliente dell'impresa di noleggio non abbia saldato, vedono più agevole emettere cartelle di pagamento nei confronti dell'azienda, in quanto unico soggetto in possesso delle generalità del trasgressore.

Una specie di via libera alle infrazioni non immediatamente contestabili come il superamento dei limiti di velocità o il passaggio con il rosso, tra le principali cause di incidenti mortali.

La realtà legislativa è ben diversa. L'articolo 196 del Codice della Strada sancisce la responsabilità solidale del sottoscrittore del contratto con l'autore della violazione (quasi sempre lo stesso soggetto) e l'obbligo dell'impresa di noleggio di comunicare all'ente accertatore le generalità del cliente. Il Ministero dell'Interno su questo punto è sempre stato chiaro, proprio per motivi di sicurezza nella circolazione, ritenendo che la responsabilità dell'infrazione è correlata all'effettiva disponibilità del veicolo. Di recente anche la Corte di Cassazione con l'ordinanza n. 10833 del 5 giugno scorso ha rafforzato tale principio, qualora l'impresa di noleggio collabori con gli enti accertatori e fornisca le generalità del cliente.

Su tema di così ampia rilevanza pubblica, il contenzioso non può essere ricondotto a situazioni di contabilità degli enti locali. Di certo

si pronunceranno le Sezioni Unite della Corte, ma per fare ancora più chiarezza è necessario un intervento legislativo definitivo, anche perché la nostra mobilità è sempre più incentrata sull'uso condiviso del veicolo o di più veicoli, come nel caso del car sharing.

Una Pec obbligatoria per tutti gli automobilisti

Ci potrebbe però essere un'altra innovazione del Codice della Strada che coinvolge sia i proprietari che gli utilizzatori del veicolo. Il CNEL, il Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro, sta pressando per l'introduzione della casella di Posta Elettronica Certificata obbligatoria per tutti gli automobilisti. Lo stesso Decreto Semplificazioni prevede che dal 1 ottobre 2020 la Pec sia obbligatoria per tutte le imprese ed i professionisti, aumentando le sanzioni in caso contrario.

Con questo sistema, già previsto dal Decreto del Ministero dell'Interno del 18 dicembre 2017, le PA potranno notificare ai trasgressori le contravvenzioni con una modalità più rapida e riducendo i costi di notifica, consentendo più certezza anche per presentare eventuali ricorsi. Attenzione: anche i termini di pagamento decorreranno con la semplice ricezione della Pec, indipendentemente cioè dalla relativa lettura.

Quindi all'atto dell'immatricolazione, oppure in sede di revisione, il proprietario del veicolo sarà tenuto alla comunicazione del proprio indirizzo Pec ai fini delle notificazioni di cui all'articolo 201, del CdS, e alle disposizioni del decreto interministeriale del 18 dicembre 2017.

A questo punto, tra accelerazioni e frenate, è da auspicare che il lavoro fin qui svolto si realizzi. Ora tutto è nelle mani della Commissione Trasporti.

La Commissione Trasporti della Camera ha ripreso in mano ad ottobre la guida del provvedimento, parcheggiato in un binario morto da oltre un anno

Troppe multe facili nel 2019

Infrazione	% sul totale
Multe per divieto di sosta	20,3%
Accesso ZTL	58,6%

Infrazione	Incidenza sui sinistri	Sanzioni
Mancato rispetto della precedenza	13%	0,18%
Mancato rispetto della distanza di sicurezza	9%	0,07

Fonte: Unione Nazionale Consumatori