

Codice della strada, le novità / Infrazioni durante noleggi e sharing, pagano solo il cliente e il guidatore



L'articolo 196 del Codice cambia di nuovo per chiarire che il noleggiatore non risponde mai delle violazioni commesse dai propri clienti. Come nella precedente versione, formulata però in modo che qualcuno potesse ritenere che anche nel noleggio vigesse ancora il principio generale di responsabilità solidale proprietario-conducente. Resta il problema di snellire le notifiche: di solito si fanno prima al noleggiatore e poi, su indicazione di questi, al cliente, con costi ulteriori di rinotifica e tempi lunghi. Da tempo il ministero dell'Interno ci lavora e l'Aniasa (associazione di noleggiatori e operatori dello sharing) ha convenzioni con alcuni Comuni per notifiche "dirette" ai responsabili. Vedremo quanto queste innovazioni saranno fatte pagate ai destinatari come costi per il servizio.

Un'eccezione all'esclusiva responsabilità del cliente/conducente rimane: nel caso dei ciclomotori, è stabilito che risponde anche l'intestatario del contrassegno di identificazione (il targhino), che di fatto è quasi sempre il noleggiatore stesso.

11 Sole 24 ORE

Monopattini, auto e multe: le novità che entrano in vigore da oggi



Stretta su monopattini e telefonini, multe più salate e tanto altro. Così è stata descritta la versione definitiva del decreto Infrastrutture, che entra in vigore ora. Ma non è esattamente così. Ecco cosa c'è di vero

L'annunciata stretta sui monopattini è invece un taglio delle sanzioni e un via libera fuori città. Quella sui telefonini, semplicemente, non esiste. Si parla di multe più salate, ma solo in pochi casi di sosta vietata. La sosta agevolata di gestanti e famiglie ("strisce rosa") si farà attendere e si presta ad abusi. Piuttosto, occhio al web per capire quanti punti restano sulla patente. E ai passaggi a livello: si potrà essere multati con telecamere. Novità pure su fogli rosa e neopatentati. Ecco la versione definitiva del decreto Infrastrutture, ora in vigore.

La maggior parte delle nuove norme **è in vigore dal 10 novembre**. Poche lo erano sin dal 10 settembre. Alcune non sono ancora applicabili, perché mancano le modalità attuative.

Dato il gran numero di novità, questo articolo prende in considerazione solo quelle più significative che riguardano i comuni cittadini.

Era inizio estate e, con i primi incidenti preoccupanti della stagione, il ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili (Mims) aveva messo su un tavolo di lavoro con le aziende che noleggiano i monopattini elettrici (riunite nell'Assosharing) per arrivare a una regolamentazione più stringente. Ai primi di settembre, l'annuncio che le nuove regole sarebbero arrivate con la conversione in legge del decreto Infrastrutture (DI 121/2021). E



così è stato.

Ma niente obbligo generalizzato del casco. E nemmeno di targa, di cui pure si parlava in abbinata con quello di assicurazione Rc. È stato solo previsto che il Mims studi la questione assicurativa e riferisca alle commissioni parlamentari entro 180 giorni. Facile prevedere che i tempi non saranno rispettati. Si sta valutando, oltre ai costi, l'eventuale targatura cui abbinare la polizza.

In alternativa, si parla da anni di una copertura sulla mobilità della persona, quale che sia il micromezzo elettrico che utilizza al momento. Questa è la strada già scelta da quasi uno su tre degli attuali 1,9 milioni di proprietari di monopattini, anche se talvolta ci si copre solo contro gli infortuni del conducente e non anche per i danni a terzi. Sono tutte cifre stimate da un'indagine commissionata dal comparatore Facile.it su un campione di 1.027 persone.

Ecco dunque le novità effettive.

Il **limite di velocità** scende da 25 a 20 km/h e rimane il limite di 6 km/h nelle aree pedonali. Ridurre la velocità fa diminuire il rischio di scontri e cadute, ma fa aumentare quello di essere investiti dagli altri veicoli a motore con cui si condivide la carreggiata: c'è molta differenza rispetto ai 50 km/h normalmente consentiti agli altri mezzi nei centri abitati (ammesso che rispettino il limite) e l'insofferenza degli altri guidatori per quello che percepiscono come un intralcio da monopattini fa il resto. Inoltre, nella pratica è difficile controllare la velocità di un monopattino, se non altro perché i limitatori elettronici possono essere "aggirati".

È espressamente sancito il **divieto di sosta sui marciapiedi**, fugando i dubbi sull'applicabilità del Codice della strada, causati dal fatto che esso vale per i veicoli: i monopattini sono considerati solo dispositivi. Resta il problema della rimozione: non essendo prevista dal nuovo DI, resta l'articolo 159 del Codice (rimozione e ganasce), forse applicabile solo ai veicoli (la formulazione della norma non è del tutto univoca). D'altra parte, sarebbe difficile rimuovere un mezzo non targato: non si è certi di poterlo identificare compiutamente né di poterlo poi attribuire al legittimo proprietario.

Così l'unica sanzione evocata dal DI è quella pecuniaria prevista dall'articolo 158, comma 5 del Codice. E, tra i due importi contenuti in quest'ultimo (41 e 87 euro) pare applicabile il primo, che è per i veicoli a due ruote (come i monopattini). Ma per punire i trasgressori occorre che i vigili li aspettino nei paraggi (non c'è targa), rischiando attese vane. Fortuna che la sosta selvaggia riguarda quasi solo i mezzi in sharing (per quelli di proprietà c'è un deterrente vero: il furto). E per questi il DI prevede un rimedio: l'obbligo di foto per dimostrare di aver parcheggiato il mezzo.

Senza la foto, la app del servizio continua a far correre il cronometro dei costi di noleggio. Ma non di rado questa tecnologia dà problemi. E poi non sembrano previste sanzioni per gli operatori che non si adeguano (anche se i principali richiedono la foto già da tempo). Inoltre, alcune aree dei marciapiedi possono essere dedicate alla sosta di tutti i monopattini, a discrezione del Comune. Non sarà necessario segnalarle con cartelli e strisce: basterà pubblicare sul sito web comunale le coordinate Gps. Funzionerà?



Dal 1° luglio 2022 gli esemplari venduti dovranno avere **frecce e stop**. Quelli già in circolazione dovranno essere adeguati entro il 1° gennaio 2024.

Se il mezzo non ha le caratteristiche legali, ora riordinate dal DI, scatta la **confisca**. Quindi non solo se il motore e/o il regolatore di velocità sono "truccati", ma anche, ad esempio, se si modifica il telaio per ricavare un posto a sedere. O se, oltre alle luci, più in là mancheranno frecce e stop.

Viene specificato che le **sanzioni** si applicano secondo il titolo VI del Codice. Quindi, sconto del 30% se si paga entro 5 giorni, raddoppio oltre i 60 giorni eccetera. I monopattini si considerano in circolazione se «condotti nelle aree e negli spazi» in cui si applica il Codice.

Ma proprio sulle sanzioni ci sono sorprendenti allentamenti: è saltato il divieto di utilizzo su strade extraurbane senza piste ciclabili (che vigeva sin dalla legalizzazione dell'uso di monopattini e altri micromezzi elettrici, nel 2019) e le violazioni alle norme di comportamento sono ora punite con una sanzione di 50 euro anziché 100.

Completamente abolite le sanzioni per chi usa gli altri micromezzi elettrici (segway, hoverboard e monowheel) fuori dalle aree dei centri abitati individuate dal Comuni per la loro circolazione in via sperimentale o per chi usa un esemplare "truccato" o comunque non in regola con le caratteristiche tecniche previste.

L'incongruenza più pericolosa è quella sulla circolazione dei monopattini fuori dai centri abitati: l'abbassamento del limite di velocità introdotto con questo stesso pacchetto "sicurezza" è ben poco compatibile con la viabilità extraurbana, sia pure ordinaria (vi rientrano pure trafficatissime superstrade a tre corsie, come la tangenziale di Bari).

Tutto ciò si aggiunge alle **regole già in vigore dal 2020**. Resta quindi il principio generale introdotto dalla legge 160/2019: i monopattini sono equiparati ai velocipedi e quindi soggetti a tutte le relative regole, se compatibili. L'eccezione più importante riguarda gli ambiti di circolazione: fuori dai centri abitati i monopattini possono circolare solo sulle piste ciclabili.

Inoltre, può guidare solo chi ha almeno 14 anni e i minorenni devono indossare il casco. Col buio, obbligo di giubbino riflettente, luce bianca o gialla anteriore e rossa posteriore (con catadiottro).

Rafforzati gli obblighi di prudenza, per chi guida (articolo 191, comma 1, del Codice della strada): quando ci sono le strisce pedonali ma non semafori o agenti che regolino il traffico, se qualcuno attraversa o si accinge a farlo, bisogna fermarsi. E occorre farlo senza frenare bruscamente, ma rallentando gradualmente. Prima, quando i pedoni si accingevano ad attraversare, era obbligatorio fermarsi solo «all'occorrenza».

Traducendo tutto questo in comportamenti concreti, ora è richiesto di andare molto piano e non c'è più discrezionalità nella scelta se fermarsi o semplicemente rallentare.

Inoltre, il pedone ha diritto di precedenza non solo se attraversa sulle strisce, ma anche se si trova «nelle loro immediate prossimità».



Invariate le sanzioni.

Per presentare il ricorso al prefetto (articolo 203 del Codice della strada), si può utilizzare anche la posta elettronica certificata (Pec) o «altro servizio elettronico di recapito certificato qualificato» previsto dall'articolo 65 del Codice dell'amministrazione digitale (Dlgs 82/2005).

Con questo nome convenzionale s'intendono spazi riservati alla sosta per gestanti e famiglie con figli fino ai due anni, ora previsti dall'articolo 188-bis, appena aggiunto al Codice della strada. In realtà, non si sa ancora come sarà la segnaletica: sarà fissata da modifiche al Regolamento di esecuzione del Codice della strada.

Con le stesse modifiche si fisseranno le modalità con cui si potrà ottenere dai Comuni il permesso rosa (questo invece è un nome ufficiale) che consentirà la sosta negli spazi riservati.

Resterà sempre un problema: come si controllerà che gli spazi sono occupati da chi è davvero in giro con famiglia? Chiunque abbia il permesso può abusarne, utilizzandolo anche quando è da solo. In fondo, è quello che è sempre accaduto per gli spazi riservati ai disabili e da qualche anno si ripete nei posti adibiti alla ricarica dei veicoli elettrici (ma ora cambiano le regole, si veda il capitolo su questo argomento).

Diventa generalizzata un'agevolazione già ampiamente praticata (anche per semplice tolleranza): i disabili (se muniti del consueto contrassegno) possono sostare gratis sulle strisce blu o negli altri spazi a pagamento. Ma solo se sono già «occupati o indisponibili» gli spazi loro normalmente riservati.

Previsti anche aiuti finanziari ai Comuni per incrementare gli spazi a disposizione dei disabili.

Nell'articolo 23 del Codice della strada è stato aggiunto il divieto di pubblicità sessiste o violente. Le modalità attuative andranno fissate con un decreto ministeriale entro 90 giorni (termine che sarà prevedibilmente sforato). Ma chi decide che è una pubblicità è sessista? Le dispute sul Ddl Zan insegnano che le sensibilità sono diversissime. Si rischia un contenzioso variopinto. O, più verosimilmente, pochi faranno multe.

Diventa invece legale la pubblicità in mezzo alle rotonde con aiuole al centro, proposta in gioco da anni ma sempre controversa per ragioni di sicurezza (anche se oggi la forma di distrazione primaria per i guidatori è il telefonino). Così si è deciso di ammetterla solo in modalità sobria (la forma dev'essere quella dell'insegna di esercizio e i cartelli non in regola potranno essere rimossi immediatamente, ma chi controllerà?) e, soprattutto, riservata alle sole aziende che si offrono di manutenere gratis le aiuole.

Arriva il riconoscimento ufficiale per i ciclomotori elettrici: per non "sconfinare" nell'ambito dei motocicli, la loro potenza non deve superare i 4.000 watt (4 kiloWatt).

Cade il muro dell'articolo 175, che impediva alle moto elettriche l'accesso alle autostrade e alle superstrade "equiparate" (le strade extraurbane principali, dove sono consentiti i 110 km/h e agli ingressi c'è lo stesso segnale di «inizio autostrada», però su fondo blu anziché verde), ma solo se la potenza è alta (da 11 kW in su, quella vietata ai neopatentati).



Sono state ancora bocciate le proposte presentate per abbassare da 150 a 125 centimetri cubi la cilindrata minima per accedere in autostrada in moto con tradizionale motore a scoppio (giustificate dal progresso nelle prestazioni).

Delusioni per i tanti scooteristi delle grandi città che stavano valutando se passare all'elettrico: molte tangenziali da loro frequentate sono classificate come autostrade.

Si è parlato di stretta, ma non è vero. Come accade da un decennio, sono stati bocciati gli emendamenti con cui si voleva introdurre la sospensione della patente già alla prima infrazione (attualmente scatta solo per chi ripete la violazione entro due anni dalla prima). Ma evidentemente, dato che si tratta di un'infrazione diffusissima, la sospensione immediata è troppo impopolare perché la politica trovi il coraggio di introdurla davvero.

Così ci si è accontentati di aggiungere, nell'articolo 173 del Codice della strada, che il divieto di utilizzo con le mani non riguarda solo gli «apparecchi radiotelefonici», ma anche «smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino anche solo temporaneamente l'allontanamento della mani dal volante». Non se ne sentiva il bisogno: già la precedente dizione era abbastanza ambigua da ricomprendere tutto (includeva anche le vecchie ricetrasmittenti, per esempio). Quindi la novità servirà solo a evitare qualche sentenza "creativa" che qualche magistrato ha emesso in passato.

Niente più lettera della Motorizzazione per avvisare che il taglio dei punti previsto per un'infrazione commessa è avvenuto effettivamente (il verbale riporta solo quanti punti si perderanno, ma non basta per sottrarli perché bisogna aspettare che scadano i termini per i ricorsi o che l'eventuale contenzioso finisca). Sarà comunicato tramite il Portale dell'automobilista, con modalità che saranno fissate dal Mims.

Ci si chiede se arriverà una notifica a chi è registrato sul Portale e/o a chi ha l'app «Io» (che fa accedere ai servizi telematici della Pubblica amministrazione). Di certo, è un risparmio per la Motorizzazione e un altro passo, dopo la notifica delle multe da effettuare prioritariamente con posta elettronica certificata (Pec) che deve farci abituare a consultare tutti i mezzi telematici con cui si comunica con la pubblica amministrazione.

Infatti, nel caso della decurtazione, è importante conoscere il momento a partire dal quale il punteggio è effettivamente stato ridotto e si rischia l'azzeramento. Nel caso della Pec, chi non la guarda rischia di far scadere i cinque giorno entro cui c'è lo sconto del 30% o di far passare i 60 giorni dopo i quali la sanzione raddoppia (e scattano la multa supplementare di 291 euro prevista per chi non comunica i dati del conducente-trasgressore, quando è in ballo una decurtazione di punteggio e quella di 430 prevista per la mancata comunicazione ai fini della sospensione della patente).

L'articolo 196 del Codice cambia di nuovo per chiarire che il noleggiatore non risponde mai delle violazioni commesse dai propri clienti. Come nella precedente versione, formulata però in modo che qualcuno potesse ritenere che anche nel noleggio vigesse ancora il principio generale di responsabilità solidale proprietario-conducente.

Resta il problema di snellire le notifiche: di solito si fanno prima al noleggiatore e poi, su



indicazione di questi, al cliente, con costi ulteriori di rinotifica e tempi lunghi. Da tempo il ministero dell'Interno ci lavora e l'Aniasa (associazione di noleggiatori e operatori dello sharing) ha convenzioni con alcuni Comuni per notifiche "dirette" ai responsabili. Vedremo quanto queste innovazioni saranno fatte pagate ai destinatari come costi per il servizio.

Un'eccezione all'esclusiva responsabilità del cliente/conducente rimane: nel caso dei ciclomotori, è stabilito che risponde anche l'intestatario del contrassegno di identificazione (il targhino), che di fatto è quasi sempre il noleggiatore stesso.

Le multe per mancanza a bordo di documenti obbligatori (patente, carta di circolazione o documento unico e tagliando - cartaceo o telematico- dell'assicurazione Rc, articolo 180) resta. Ma può non essere seguita dall'invito a recarsi in un ufficio di polizia a esibire il documento mancante: prima di formularlo, se è possibile connettersi con le banche dati, gli agenti devono verificare su esse se i documenti esistono.

Peccato che molti Comuni non siano connessi; accade anche perché le banche dati pubbliche, per loro, sono a pagamento.

Passa da 108 a 216 euro la sanzione-base per chi getta rifiuti od oggetti da veicoli in sosta o in movimento, «insozzando» la strada. Sale da 26 a 52 euro quella per chi getta da veicoli in movimento qualsiasi cosa, ma senza provocare insozzamento.

Raddoppiano le multe e la decurtazione dei punti previste dall'articolo 158 del Codice - comma 2, lettera g) - per chi parcheggia indebitamente negli spazi riservati ai disabili. La sanzione pecuniaria base sale da 87 euro a 165 euro (da 41 a 80 con ciclomotori e motoveicoli a due ruote) e i punti decurtati da 2 a 4.

La sanzione per sosta in aree pedonali urbane passa da 42 euro a 87 (per ciclomotori e motoveicoli a due ruote, da 25 euro a 41).

Raddoppio della sanzione pecuniaria (per esempio, esponendo un contrassegno altrui o scaduto oppure una fotocopia) anche per l'uso improprio dell'autorizzazione per disabili (articolo 188): si passa da 87 euro a 168. La decurtazione di punti triplica (da 2 a 6 punti).

Introdotta una sanzione specifica per la sosta negli spazi riservati alla sosta e alla fermata degli scuolabus: 42 euro (25 euro per ciclomotori e motoveicoli a due ruote).

Riordinate le regole sulla sosta negli spazi, per cercare di limitare gli abusi. In sostanza, vengono distinti gli spazi di sosta riservati ai veicoli elettrici (per fermata e sosta "normali") da quelli destinati alla ricarica.

Nei primi, la sosta è consentita ai soli veicoli elettrici. Gli altri rischiano una multa di 87 euro (41 se l'infrazione viene commessa con un ciclomotore o un motoveicolo a due ruote).

Negli spazi per la ricarica, chi ha un veicolo elettrico non in carica o protrae la sosta per più di un'ora dal completamento della ricarica viene punito come se avesse un veicolo non elettrico (si veda il capoverso precedente); finora rischiava solo di pagare tariffe disincentivanti



eventualmente fissate dal gestore per chi prolungasse la permanenza allacciato alla colonnina. Dalle 23 alle 7 è invece consentito lasciare il veicolo in ricarica, salvo che la colonnina sia di quelle rapide, «di potenza elevata», classificate così dall'articolo 2, comma 1, lettera e) del DIgs 257/2016.

Aboliti i limiti di potenza per le auto guidabili dai neopatentati nel primo anno (articolo 117 del Codice della strada), ma solo se c'è a fianco un patentato da almeno 10 anni che non abbia più di 65 anni. Il requisito dei 10 anni non è richiesto se la patente dell'accompagnatore è di categoria superiore a quella necessaria per il veicolo utilizzato. Restano i limiti di velocità da rispettare per i primi tre anni dal conseguimento della patente: 100 km/h sulle autostrade e 90 km/h sulle strade extraurbane principali (anziché rispettivamente 130 e 110).

Diventa possibile ritentare due volte (anziché una) l'esame di guida se lo si fallisce.

Raddoppia (da sei mesi a un anno) la validità del foglio rosa, anche per ridurre i problemi legati alla carenza di esaminatori della Motorizzazione.

Abolito l'obbligo di guidare solo in luoghi poco frequentati, per chi ha il foglio rosa che serve per conseguire patentini e patenti moto (AM, A1, A2 e A) e utilizza un mezzo su cui a fianco del guidatore non può prendere posto nessuno.

Tassisti e autisti Ncc (noleggio con conducente), nel conseguire i certificati di abilitazione professionale KA e KB, potranno frequentare il prescritto corso di formazione sul primo soccorso anche in un'autoscuola. Ma prima il Mims deve emanare un Dm con la modalità attuative.

Per contrastare la carenza di autisti di mezzi pesanti, fino al 30 giugno bonus fino a mille euro (e comunque non superiore al 50% della spesa sostenuta) per chi prende una patente per camion (più precisamente, che lo abiliti al trasporto merci per conto terzi), se ha fino a 35 anni o riceve reddito di cittadinanza o ammortizzatori sociali. Per favorire la formazione, l'articolo 54 del Codice della strada, comma 1, lettera d) viene derogato, in modo da consentire che sugli autocarri non ci siano solo gli addetti all'uso o al trasporto delle cose che si trovano a bordo, ma anche «un soggetto neoassunto, in possesso dei titoli professionali previsti per l'esercizio della professione (di autotrasportatore, si presume, ndr), per un periodo di addestramento di durata massima di tre mesi». È ancora da capire come questi requisiti dovranno essere verificati e in quanto tempo il milione di euro stanziato si esaurirà.

Chi attraversa un passaggio a livello quando è vietato (sbarre chiuse o in movimento, luci rosse accese o altri dispositivi in azione) può essere multato anche con sistemi di rilevamento automatico (che non richiedono presenza di agenti). Essi potranno anche essere installati, a sue spese, dal gestore della ferrovia.

Ci vorrà però tempo per far partire questi controlli automatici: i sistemi devono essere omologati o approvati dal Mims. E l'esperienza insegna che l'iter non è veloce.

Introdotta, nella sanzione per mancato uso del casco (83 euro, articolo 171 del Codice della strada) la responsabilità del conducente anche per i passeggeri maggiorenni. In pratica, il



guidatore conducente ne risponde assieme al trasportato, come accadeva finora solo nel caso in cui il passeggero fosse minorenne.

Resta una differenza: quando il trasportato e maggiorenne, il conducente non perde punti, mentre quando è minorenne egli perde 5 punti (esattamente come se il casco non fosse indossato dal guidatore stesso).

I dispositivi da montare sulla bici per rendersi visibili al buio (articolo 68 del Codice della strada) devono essere presenti sempre, mentre finora erano obbligatori solo in caso di circolazione da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere (e anche di giorno nelle gallerie e in ogni altro caso di scarsa visibilità). Quindi, a chi circola solo di giorno non basterà più montare solo il campanellino, come previsto finora.

l

dispositivi per la visibilità sono:

- davanti, luci bianche o gialle;
- dietro, luci rosse e catadiottri rossi;
- sui pedali e sui lati, catadiottri gialli.

Il servizio taxi diventa possibile anche con motocicli e mezzi a pedali (praticamente, i risciò, la cui lunghezza massima passa da 3 a 3,5 metri).

Comuni e Province dovranno pubblicare sul loro sito web la relazione sull'utilizzo degli incassi delle sanzioni per eccesso di velocità. È la stessa relazione che fu introdotta nel 2010, solo che sinora bastava spedirla al ministero dell'Interno, che a sua volta sarà tenuto a pubblicare sul proprio sito. Si vedrà se questi obblighi saranno più rispettati di quelli analoghi che vigono da decenni.

Mancano ancora dettagli sulle modalità d'impiego dei rilevatori di velocità. E la norma attuale (Dm 282/2017) ha bisogno quantomeno di un aggiornamento sui controlli effettuati da veicoli di servizio in movimento (il cosiddetto autovelox invisibile, attualmente in uso da parte di qualche decina di corpi di polizia locale col nome ufficiale di Scout Speed): si riteneva fossero esenti dall'obbligo generale di presegnalazione e visibilità che c'è per tutti i velocimetri, ma recentemente la Cassazione ha bocciato questa tesi.

Ennesima serie di modifiche all'articolo 213 del Codice della strada. Lo scopo principale è soprattutto di tagliare i costi a carico dello Stato.

Quando il sequestro viene eseguito e il proprietario non può o non vuole prendere in custodia il veicolo e quest'ultimo viene portato in depositeria, la comunicazione del suo deposito viene data sul sito internet della Prefettura. Ora si aggiunge che in questa comunicazione deve esserci anche l'avviso che, se non si ritirerà il veicolo entro cinque giorni (pagando tutte le spese di recupero e custodia), il mezzo verrà venduto (anche solo per essere rottamato).

Con lo stesso spirito, se il veicolo viene sequestrato in assenza del trasgressore e senza che sia



possibile rintracciare subito il proprietario, il verbale dell'infrazione e quello di sequestro con l'avviso che invita ad assumere la custodia vanno notificati «senza ritardo».

L'organo di polizia che ha operato deve inoltre comunicare Il provvedimento di sequestro alla Motorizzazione, per l'annotazione nel Pra. Procedimento analogo in caso di dissequestro.

Quando viene disposta la confisca e il veicolo è stato venduto, va confiscata la somma ricavata dalla vendita (prima ciòmvaleva in caso di distruzione del veicolo).

Quando la confisca diviene definitiva, la liquidazione delle spese per la depositeria va effettuata dall'agenzia del Demanio a decorrere dalla data di ricezione (e non più di trasmissione) del provvedimento adottato dal prefetto. Un avviso va pubblicato anche nell'Albo pretorio del Comune in cui è avvenuta la violazione, a cura dell'organo di polizia che ha eseguito il sequestro. Se la notifica materiale è impossibile «per comprovate difficoltà oggettive», si dà per eseguita 30 giorni dopo la pubblicazione nell'Albo.

Anche le moto "mediche" potranno avere la sirena blu e utilizzarla quando sono impiegate in un'emergenza sanitaria (articolo 177 del Codice della strada). Bisogna però attendere un Dm che fissi le caratteristiche delle moto che possono essere dotate della sirena.

Targhe sostitutive per i veicoli che circolano su strada per partecipare a gare, targatura più semplice per le macchine agricole, apertura dello status di veicoli atipici storici o d'epoca a ciclomotori e macchine agricole.

La targa prova viene legalizzata espressamente (modificando l'articolo 98 del Codice della strada) anche nel caso di veicoli già immatricolati, cosa che con le regole precedenti la Cassazione aveva escluso, creando problemi soprattutto alle officine che provano e/o spostano le vetture dei clienti.

Aumenta ancora, a 18,75 metri, la lunghezza massima di autoarticolati e autosnodati, che già la prima versione dal DI Infrastrutture, a settembre, aveva portato da 16,5 a 18; viene specificato che resta ferma l'idoneità certificata al trasporto intermodale.

Passa da 19 a 19,5 tonnellate la massa complessiva di autobus e filobus a due assi.

Niente più controllo visivo della Motorizzazione (la cosiddetta visita e prova) quando si deve aggiornare la carta di circolazione (o il documento unico) per annotarvi un nuovo sistema ruota (pneumatici, cerchi, viti di fissaggio ed eventuali distanziali). Ma occorrerà un Dm attuativo, da emanare entro 90 giorni (termine soggetto a sforamento).

Saranno snellite (non è ancora chiaro come, è previsto un Dm da emanare entro 45 giorni, termine soggetto a sforamento) le modalità di riqualificazione delle bombole degli impianti a gas conformi al Regolamento Unece R 110. Lo prevede il comma finale aggiunto all'articolo 80 del Codice della strada (quello dedicato alle revisioni).



<u>Decreto Infrastrutture e noleggio auto: multe a carico del conducente</u>



Il **Decreto Infrastrutture** ufficializza che le **multe** dei clienti della società di noleggio saranno **a** carico del conducente del mezzo e non della società noleggiatrice.

Si ribadisce, dunque, la totale responsabilità degli utilizzatori degli sharing a fronte del pagamento delle sanzioni.

La necessità di esplicitare questo punto nel documento legislativo si è resa via via urgente.

Infatti, le **Pubbliche Amministrazioni** sempre più spesso notificano alle aziende di noleggio i verbali per infrazioni commesse dai *driver*.

Ti potrebbe interessare anche: Codice della Strada 2021: gli aggiornamenti per moto 125 e non solo.

In realtà il Codice della Strada contiene questa regola dal **1994**. Benché l'attuazione della normativa fosse consolidata, alcune sentenze proclamate di recente hanno creato **problemi di interpretazione** delle norme, causando una conseguente **incertezza applicativa** della legge.

In più, si verifica una vera e propria criticità di inefficienza burocratica.

«Negli ultimi 20 mesi di pandemia molte Amministrazioni locali hanno **notificato** direttamente alle aziende di noleggio – già duramente provate dalla crisi – sanzioni ed azioni



esecutive massive, addirittura **riguardanti gli ultimi 5 anni**, senza chiedere preventivamente di conoscere i dati dell'effettivo trasgressore». Così fa sapere **Massimiliano Archiapatti**, presidente di **Aniasa**, l'associazione di **Confindustria** che si occupa dei servizi di mobilità.

La PA agisce in questo modo perché è più facile identificare le aziende stesse rispetto ai clienti. Così facendo, tuttavia, **de-responsabilizza il conducente**.

Con il **Decreto Infrastrutture** si chiarisce una volta per tutte il tema.

L'intento è di fermare una pratica sbagliata e pericolosa che crea, peraltro, **disagi sulle strade** e **danni economici** al settore dell'autonoleggio.

Allo stesso tempo, il nuovo iter prevede una collaborazione tra la Pubblica Amministrazione e le aziende stesse, che avranno il compito di fornire le generalità dei sottoscrittori dei contratti di noleggio.

In conclusione, è il cliente della società a dover pagare le sanzioni per le infrazioni commesse.

Monopattino elettrico: quali sono le regole del Codice della Strada? Scoprilo!



Multe con l'auto a noleggio: il punto con Aniasa





Chi paga la multa delle auto a noleggio?



Grazie ad una norma inserita nel DL Infrastrutture le multe prese alla guida di auto a noleggio o in car sharing vanno pagate da chi commette l'infrazione.

Chi paga la **multa** delle auto a **noleggio** o del **car sharing**? Da ora in poi lo faranno i clienti come previsto della **riforma del Codice della Strada**, inserita nel **Decreto Infrastrutture** votato alla **Camera**. Le multe delle auto a noleggio secondo la riforma ora sono **esclusivamente** a **carico dei clienti** della società e delle aziende di car-sharing.

Attualmente infatti la normativa prevedeva che le multe **arrivavano alle imprese** che poi le girava ai clienti i quali spesso e volentieri facendo **ricorso non pagando** la sanzione, che a questo punto rimaneva a carico delle società.

Le multa a seguito di un'infrazione commessa al volante di un'auto a noleggio o in car sharing viene notificata all'impresa, che poi gira al conducente che è stato colto in fragrante. Ma se quest'ultimo si rifiuta la sanzione resta a carico dall'azienda.

Considerato che circa il **90% delle violazioni** non è immediatamente contestabile a chi guida il veicolo, il numero di controversie e di ricorsi è aumentato considerevolmente.

Con la riforma del Codice della Strada sarà direttamente il cliente a pagare la multa, con le aziende che si limiteranno solo a fornire le generalità del sottoscrittore del contratto di locazione, come da previsto dal Codice, affinché sia a quest'ultimo notificato il verbale.



Il DI infrastrutture con le modifiche al Codice della Strada prima di essere effettivamente operativo deve ancora superare lo scoglio del **Senato**. In ogni caso la norma va a fare chiarezza ad un fenomeno che ha **penalizzato le aziende di noleggio**, soprattutto nei mesi della pandemia.

"Negli ultimi 20 mesi di pandemia – ha dichiarato **Massimiliano Archiapatti**, Presidente di **ANIASA** – molte Amministrazioni locali, per motivi legati ad una propria inefficienza burocratica, hanno notificato direttamente alle aziende di noleggio multe ed azioni esecutive massive, addirittura riguardanti gli ultimi 5 anni, senza chiedere preventivamente di conoscere i dati dell'effettivo trasgressore.

Una prassi errata che rischia di deresponsabilizzare i conducenti, indotti a pensare di poter non rispettare le norme di sicurezza della circolazione ed evitare sanzioni, aggravando i costi delle imprese di noleggio".

- 22 AVVISO CODICE DELLA STRADA Resta aggiornato su tutte le novità che riguardano il Codice della Strada
- **?** Avviso: per restare aggiornato e ricevere le ultime news sulla tua mail iscriviti alla newsletter automatica di Newsauto QUI.
- ?? Cosa ne pensi? Fai un salto sul FORUM!

Lease News.it

Mobilità sostenibile: il noleggio è l'arma vincente

In Italia 4 auto elettrificate su 10 sono a noleggio. Un'auto condivisa ne può "togliere" 12 dalla strada. Archiapatti: "la transizione verso una mobilità più sicura e sostenibile passa da noleggio e car sharing"



"E' oggi più che mai necessario superare il 'bla bla bla', parafrasando le parole dell'attivista svedese Greta Thunberg allo Youth 4 Climate dei giorni scorsi, del dibattito nazionale sul tema della mobilità sostenibile e della lotta alla riduzione delle emissioni inquinanti, adottando un approccio razionale, scientifico e non ideologico. Il noleggio veicoli e il car sharing costituiscono lo strumento già oggi disponibile per accelerare la transizione verso un parco circolante più sostenibile e sicuro".

E' questo il commento di **Massimiliano Archiapatti Presidente ANIASA**, l'Associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità, ai dati diffusi oggi dall'Associazione sulle immatricolazioni di vetture elettriche ed ibride nel nostro Paese.

Oggi l'intera flotta a noleggio e in sharing (oltre 1 milione di mezzi) è composta esclusivamente da veicoli Euro6 e da una componente sempre crescente di modelli ibridi ed elettrici.

Nei primi 6 mesi del 2021 le società di noleggio (a lungo e breve termine e in car sharing) hanno immatricolato 17.793 vetture ibride plug-in (+595% vs le 2.587 dello stesso periodo

del 2020) e 9.812 elettriche (+172% vs stesso periodo del 2020). Un vero e proprio boom per queste nuove alimentazioni, pur in una fase di contrazione del mercato del noleggio, dovuta agli effetti diretti prodotti dalla pandemia: la crisi del turismo proveniente dall'estero, l'incerto quadro economico che ha frenato la mobilità aziendale e la persistenza del ricorso allo smart working che nella prima parte dell'anno ha frenato la mobilità cittadina.

Il noleggio si conferma quindi protagonista assoluto degli acquisti di vetture elettrificate con una quota di immatricolazioni che raggiunge il 42% delle ibride plug-in e il 35% delle elettriche. Quindi quasi 4 auto elettrificate su 10 vendute nel nostro Paese sono immatricolate da società di rent, una percentuale che ha ancora ampi margini di crescita.

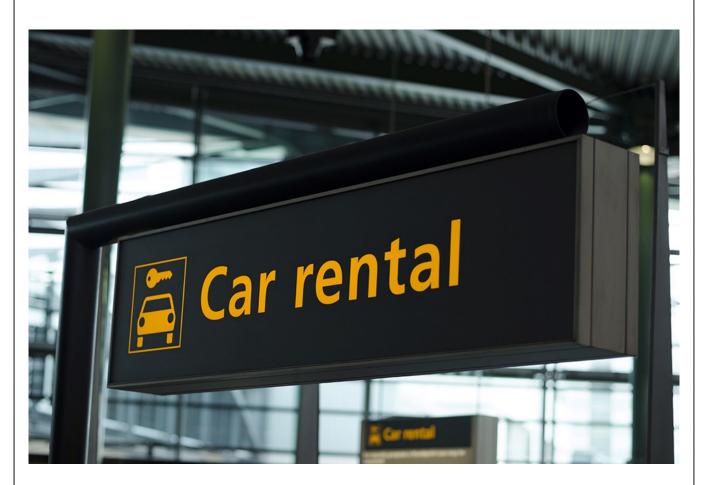
Senza dimenticare l'impatto che una diffusione più ampia e strutturata del car sharing potrebbe generare sulle nostre città, arrivando togliere dalle strade fino a 12 auto di proprietà per ogni vettura condivisa, con evidente impatto sulla riduzione delle emissioni inquinanti, sul decongestionamento delle strade e sui nuovi spazi messi a disposizione della cittadinanza.

"Al di là dei tanti bla bla che, come anche l'attivista svedese Greta Thunberg ha ricordato in questi giorni, spesso si fanno anche sul tema della riduzione delle emissioni inquinanti", osserva **Massimiliano Archiapatti, Presidente di ANIASA**, "la strada per una reale e sostenibile (sia in termini ambientali che economici) transizione ecologica del nostro modo di spostarci e di muovere le merci esiste: è la mobilità condivisa e a noleggio.

Come testimoniano le numerose analisi sul tema, il noleggio può costituire un volano per la diffusione delle vetture elettrificate nel Paese e, al contempo, costituisce un elemento strategico dell'economia circolare, grazie a una flotta composta oggi da veicoli tutti di ultima generazione e alla capacità di immettere ogni anno sul mercato dell'usato veicoli (a fine noleggio) sicuri e a basse emissioni, in grado di sostituire quelli più inquinanti presenti nel parco circolante italiano".

"La strada è ormai tracciata. Per rendere il parco veicoli del Paese più sostenibile e sicuro", conclude Archiapatti, "è necessario, oltre che le Case automobilistiche destinino una quota crescente di veicoli a queste forme di mobilità pay-per-use, che le Istituzioni si muovano e sostengano la transizione (in atto anche nel nostro Paese) dalla proprietà all'uso dei veicoli, creando condizioni favorevoli per la diffusione del car sharing nelle nostre città, riallineando la fiscalità sulla mobilità aziendale agli standard europei e rendendo strutturale il bonus sull'acquisto di auto usate di ultima generazione, che consente di raggiungere classi sociali con minore capacità di spesa (quelle spesso in possesso di veicoli più inquinanti e che senza supporto non cambierebbero la propria auto)".

Il DL Infrastrutture è legge. Chiarimenti sul noleggio auto: chi paga le multe?



leri, con l'approvazione in Senato, il cosiddetto **DL Infrastrutture** è diventato legge.Tra le diverse novità introdotte in sede di conversione – già a partire dalle modifiche apportante durante il passaggio alla Camera (ne avevamo parlato qui), anche un importante chiarimento su un'annosa questione riguardante il **noleggio**.Come denunciato più volte da Aniasa, l'associazione di Confidustria che rappresenta i servizi di mobilità, sussisteva una certa nebulosità su chi dovesse pagare le multe prese con una macchina a noleggio. Spesso, infatti, il peso economico ricadeva sulle società di noleggio - senza considerare la responsabilità personale del guidatore – con danni economici di non poco conto per queste ultime. Noleggio auto: chi paga le multe?Con il DL Infrastrutture la situazione viene una volta per tutte chiarita: nei casi di locazione senza conducente, delle violazioni risponde il locatario, in vece del proprietario in solido con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di circolazione. Chi guida paga, quindi. "Un provvedimento che chiarisce una volta per tutte il tema del pagamento delle multe comminate ai clienti delle società di noleggio, responsabilizzandoli per le infrazioni al Codice della Strada commesse durante la durata del contratto. - ha dichiarato il **presidente di <mark>Aniasa</mark>, Massimiliano Archiapatti** - Siamo lieti, prima come cittadini e poi da uomini di impresa, di registrare che si porrà fine a una pratica sbagliata e pericolosa che rende meno sicure le nostre strade e che produce gravi danni economici per un settore chiave per la mobilità del Paese".