

NEWSLETTER 24



Gaetano Esposito & Partner
STUDIO TECNICO

GRUPPO 24 ORE





Contenuti

Chi siamo

Gaetano Esposito&Partners - Studio Tecnico

4

Ricostruzione della dinamica degli incidenti stradali - Infortunistica stradale

NEWS DALLO STUDIO

Infortunistica Stradale

I sistemi di ritenuta per bambini

7

Infortunistica Stradale

La compatibilità dei danni: analisi critica di una CTU

11

Infortunistica Stradale

La sicurezza al volante: riflessioni e osservazioni

14

NEWS E APPROFONDIMENTI

CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI

Autovelox: legittima la distanza di 250 metri tra cartellonistica e la pattuglia di polizia che rileva l'infrazione

17

di Giampaolo Piagnerelli, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 14 settembre 2022

CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI

Auto e furgoni elettrici, meno vincoli di potenza e peso sulle patenti

18

di Maurizio Caprino, Estratto da "Norme e Tributi", 6 settembre 2022

ASSICURAZIONE RCA

Ancora un no al risarcimento se il danneggiato non è assicurato

20

di Giovanni Paolo Travaglino, Maurizio Hazan, Estratto da "Norme Tributi", 6 settembre 2022

CIRCOLAZIONE STRADALE - INFRAZIONI

Foto col semaforo rosso, l'anomalia nell'orario non comporta la nullità

21

di Marisa Maraffino, Estratto da "Norme e Tributi", 6 settembre 2022

24ORE
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 settembre 2022

CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI Monopattini con obbligo di frecce e doppio freno dal 30 settembre	22
di Maurizio Caprino, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 1° settembre 2022	
CIRCOLAZIONE STRADALE - GUIDA Quando si guida non va tenuta la parte estrema della destra in presenza di brecciolino	24
di Giampaolo Piagnerelli, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus", 25 luglio 2022	
ASSICURAZIONE RCA Rc auto, la copertura assicurativa non è esclusa dalla natura privata dell'area dell'incidente	25
di Paola Rossi, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 22 luglio 2022	
CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI Il danno procurato all'auto va risarcito anche se il mezzo immatricolato 23 anni prima ha un valore commerciale pari a zero	26
di Giampaolo Piagnerelli, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 14 luglio 2022	
CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI Veicoli diesel, vietato il software che a temperature ordinarie riduce l'efficacia del sistema di controllo dei gas inquinanti	27
di Simona Gatti, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 14 luglio 2022	
CIRCOLAZIONE STRADALE - REATI STRADALI Reati stradali e tenuità: da valutare danni e colpa	29
di Guido Camera, Il Sole 24 Ore, Estratto da Norme e Tributi, 11 luglio 2022	
CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI E-bike trasporto merci con piano di carico grande quanto un'auto	31
di Maurizio Caprino, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 5 luglio 2022	
CIRCOLAZIONE STRADALE - SINISTRI STRADALI Il pedone imprevedibile toglie la colpa al conducente	32
di Antonio Serpetti, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 5 luglio 2022	
ASSICURAZIONE RCA Comparatore ufficiale sul contratto base Rc auto	33
di Francesca Colombo, Maurizio Hazan, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 5 luglio 2022	
CIRCOLAZIONE STRADALE - SINISTRI STRADALI L'urto multiplo non è sempre da considerare tamponamento a catena	35
di Antonio Serpetti di Querciara, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 5 luglio 2022	
CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI La guida autonoma è permessa ma per ora resta sulla carta	37
di Maurizio Caprino, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 5 luglio 2022	
CIRCOLAZIONE STRADALE - SANZIONI Niente multa per chi usa il pass ereditato	39
di Marisa Marraffino, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 5 luglio 2022	
CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI Autovelox: per le macchinette gestite dalla polizia non serve il decreto prefettizio di autorizzazione	40
di Giampaolo Piagnerelli, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 9 giugno 2022	

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 ridurre la probabilità di accadimento.

The background is a solid red color with several overlapping, semi-transparent red shapes. These shapes include curved lines and angular polygons. Some of these shapes have a pattern of thin, parallel white lines running diagonally across them. The overall effect is a dynamic, layered composition.

**NEWS
DALLO STUDIO**

Infortunistica Stradale I sistemi di ritenuta per bambini



I bambini rischiano più degli adulti, in caso di incidente, di essere proiettati in avanti o fuori dell'abitacolo a causa della loro taglia ridotta.

E questo vale sia per i lunghi viaggi in autostrada che per i brevi tragitti in città. Inoltre, la scarsa resistenza muscolare e la delicatezza degli organi li espongono maggiormente al rischio di lesioni.

Per questo, oltre che per un preciso obbligo di legge (Art. 172-Codice della strada), i bambini

devono sempre viaggiare con gli appositi sistemi di ritenuta, fin dal loro primo percorso in auto.

Secondo l'articolo 172 del Codice della Strada, «I bambini di statura inferiore a 1,50 metri devono essere assicurati al sedile con apposito sistema di ritenuta, adeguato al loro peso, di tipo omologato». Chiunque violi questa norma è soggetto alla «sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 80 euro a 323 euro».

Solo il 40% dei genitori utilizza i «sistemi di ritenuta», obbligatori per legge, per trasportare i figli in auto. Ciò viene evidenziato nel rapporto Ulisse dell'Istituto Superiore di Sanità, dal quale emerge una situazione particolarmente critica al Sud Italia, che nasce da false convinzioni e, spesso, anche dalla pigrizia.

“Se indosso la cintura di sicurezza non c'è bisogno del seggiolino di ritenuta per bambini. Se mio figlio viaggia tra le mie braccia, qualsiasi cosa accada sarà protetto da me!”

Non c'è cosa più sbagliata!

Facciamo un esempio: in un impatto frontale a 50 km/h, un bambino di 10 kg di peso, non trattenuto dal seggiolino continua a viaggiare a 50 km/h, per cui la sua massa, alimentata dalla velocità, si trasforma in un peso di circa 400kg, non esistono braccia in grado di trattenere questo “enorme” peso e “tuo figlio” finirà quasi sempre fuori dal parabrezza.

Se l'adulto è cinturato, in caso di urto, egli rimane ancorato al suo posto, ma il bambino, come abbiamo detto, sfugge dalle sue braccia e viene proiettato lontano.

“E se neanche l’adulto è cinturato?”

Malissimo!

L’adulto verrà proiettato in avanti ed il suo “peso” (ipotizziamo 65kg), moltiplicato per una accelerazione elevata, diventerà di circa 25000 N. (25000N equivalgono a circa 2500kg di peso!!!).

Detto ciò, pur riuscendo a trattenere a sé il bambino (infatti adulto + bambino si sposteranno insieme all’interno dell’abitacolo alla stessa velocità), inevitabilmente sarà diretto contro il cruscotto o il sedile anteriore. Ma il primo che sopporterà l’urto sarà proprio il bambino, che rimarrà schiacciato da dietro dal peso di un “elefante” da 2500kg! Il bambino fungerà da airbag per l’“elefante”.

Stando agli ultimi dati Istat, la percentuale di vittime fino ai 4 anni è passata dal 19,3% del 2001 al 42,5 del 2015. Nel 2016 sulle strade italiane sono morti 53 bambini tra 0 e 13 anni, undici in più rispetto all’anno precedente. Ciò viene denunciato dall’Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale, che lo scorso anno ha registrato 1.049 incidenti significativi con 1.312 feriti con lesioni importanti, oltre alle vittime.

Ma perché i genitori si comportano in questo modo?

Gran parte di essi non assicura il bimbo se i tragitti sono brevi, in zone con poco traffico. Alcuni perché ritengono che il rischio sia basso, perché il bimbo fa i capricci, perché un altro passeggero tiene in braccio il bambino o perché “tanto si va piano”. Convinzioni più che errate se si pensa che la maggior parte degli incidenti avviene su strade urbane, dove la velocità è più contenuta.

Scegliamo la taglia e la forma del seggiolino più adatta al bambino!

All’atto dell’acquisto, verificare sempre che il dispositivo sia adeguato al peso ed alla taglia del bambino: se è troppo “largo”, le cinture di cui è dotato o le normali cinture che utilizza potrebbero non svolgere bene la loro funzione di contenimento.

Verificate sempre l’esistenza del “marchio di omologazione” che certifichi l’idoneità per il trasporto del bambino nonché la completezza e comprensibilità delle istruzioni di montaggio.

La normativa tecnica (Regolamento ECE-ONU n.44) e le norme sull’uso dei dispositivi per bambini stabiliscono la classificazione di questi in tipi per le diverse fasce di età:

Nota bene che, la maggior parte dei produttori propongono i seggiolini in formati “polivalenti”, appartenenti cioè a più gruppi, per ciascuno dei quali sono stati superati i test di omologazione. Togliendone o ricomponendone alcune parti, si adattano ai vari formati, non imponendo quindi acquisti plurimi.

“Ma, in fondo, a che cosa servono i dispositivi di ritenuta per bambini?”

I dispositivi di ritenuta per bambini, a seconda della loro tipologia, svolgono le seguenti funzioni:

- Impediscono, in caso di arresto improvviso del veicolo contro un ostacolo, che il bambino sia proiettato violentemente contro le strutture interne dell’abitacolo o che venga scaraventato fuori dal veicolo attraverso i finestrini aperti o rotti;
- Dissipano l’energia posseduta dal bambino al momento dell’urto sia attraverso le imbottiture di cui sono dotati, sia grazie ad una ben calibrata azione dei sistemi con cui sono fissati alla carrozzeria e delle cinture di sicurezza impiegate.

Infine, grazie alle protezioni laterali all’altezza della testa, del torace e del bacino, impediscono o attutiscono l’urto di corpi eventualmente penetrati nell’abitacolo.

“Perché alcuni seggiolini vengono installati contro marcia e alcuni nel senso di marcia?”

Nel caso di urto anteriore (a seguito del quale la testa del bambino è proiettata in avanti e ruota verso il basso, mentre il torace è trattenuto dalla cintura), l'elevato peso relativo della testa, l'insufficiente ossificazione e quindi la scarsa resistenza meccanica delle prime due vertebre cervicali, nonché la debolezza dei legamenti, costituiscono nei bambini molto piccoli dei reali fattori di rischio per lesioni cervicali alte, se la testa ruota violentemente in avanti verso lo sterno.

Questo è il motivo per il quale, per i seggiolini di gruppo 0 e 0+, destinati ai più piccoli, la prescrizione dei produttori, in accordo con le norme di omologazione, è di installarli in senso contrario a quello di marcia (il bambino, cioè guarda verso l'indietro). Un criterio di prudenza che è opportuno adottare e che non viola alcuna norma, nel caso di seggiolini di categoria 0+/1, è quello di mantenere il bambino in direzione contraria rispetto al senso di marcia il più a lungo possibile, anche oltre i 13 kg di peso e possibilmente fino ai 4 anni di età.

“Perché è importante l'inclinazione dello schienale del seggiolino di ritenuta per i bambini?”

Il peso e le dimensioni relativamente sproporzionate della testa, nei casi in cui il bambino, trasportato su seggiolino in posizione seduta con schienale sollevato fino a quasi 90°, si addormenta, può interessare le vie aeree a livello del collo, con conseguente apnea che a volte può risultare fatale.

Stesso fenomeno può verificarsi nei bambini più piccoli, naturalmente trasportati in direzione contraria al senso di marcia, benché l'inclinazione dello schienale sia mantenuta nei limiti corretti (40° - 50°) quando il bambino è sveglio.

“Ma il montaggio contro marcia implica che, se sul veicolo è presente un airbag, lo schienale del seggiolino punta verso di esso, il pericolo non risulta maggiore?”

Esattamente, il gonfiamento dell'airbag è in realtà un'esplosione vera e propria, anche se controllata e seguita da un rapido sgonfiamento. Esso è in grado di sollevare e proiettare con violenza lo schienale del seggiolino verso lo schienale del sedile su cui è fissato, con conseguenze anche gravi soprattutto a carico del complesso testa-collo del bambino.

Pertanto, è ormai consolidata la prescrizione secondo cui, quando il seggiolino è in posizione contro marcia, deve essere disattivato l'airbag situato frontalmente ad esso.

Per i seggiolini di categoria 1 o superiore, che sono tutti compatibili solo con l'installazione in senso di marcia, se installati sul sedile anteriore, è opportuno arretrare il sedile, dato che il bambino seduto su di essi raggiunge una posizione troppo vicina all'airbag.

“Ma il seggiolino lo monto sul sedile anteriore o sul sedile posteriore?”

La normativa del Codice della Strada e le norme di omologazione non impongono, in nessun caso, che l'installazione dei seggiolini, di qualunque gruppo, avvenga solo sui posti posteriori. Tuttavia, il posto più sicuro sia per un bambino piccolo che per uno “grandicello” è in tutti i casi il sedile posteriore dell'auto.

La parte anteriore dell'abitacolo è comunque la zona più esposta negli impatti frontali ed è l'area statistica-

mente più coinvolta negli urti laterali e fronto-laterali.

Dal punto di vista pratico, il sedile posteriore di destra presenta i seguenti vantaggi rispetto a quello centrale:

Dispone di una cintura di sicurezza a 3 punti.

È più facile sistemare il bambino.

Il bambino non deve essere collocato e fatto uscire dalla vettura dal lato della carreggiata.

Questo posto, al contrario di quello al centro, dispone normalmente di un poggiatesta necessario per i rialzi senza schienale.

Il seggiolino può essere montato meglio ed è più stabile.

“Mio figlio è un po’ sovrappeso, il seggiolino, anche di classe 3, non risulta comodo per lui, con l’uso della cintura di sicurezza sarà “al sicuro”!”

Non è proprio così!

È sempre più frequente il caso di bambini obesi che non entrano fisicamente nei seggiolini di gruppo 3 e tuttavia sono ancora troppo bassi per poter utilizzare in sicurezza le cinture da adulti.

Da un lato la legge impone che i bambini di statura inferiore a 150 cm viaggino con sistemi di ritenuta specifici. Dall’altro, i sistemi di ritenuta sono organizzati per classi di peso, e i dispositivi di gruppo 3, per limiti impliciti nella normativa di omologazione, non riescono ad offrire un piano di seduta di dimensioni tali da risultare adeguati per bambini obesi. Ma queste limitazioni sono in contraddizione con l’obiettivo di sollevare i bambini di statura inferiore ai 150 cm, indipendentemente dal loro peso, fino ad un livello compatibile con le cinture da adulto. Una soluzione possibile è quella di tenere un rialzo omologato che elevi l’altezza, da seduto, del bambino da ritenere.

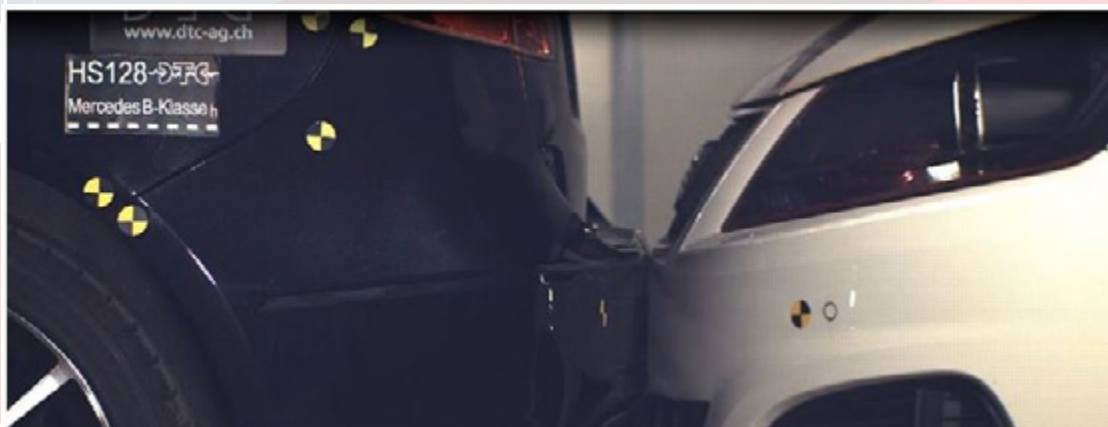
In definitiva, viaggiare con bambini in auto è una grande responsabilità, dalle tue scelte e dal rispetto per le normative vigenti dipende la loro sicurezza.

Oltre alla sicurezza, che viene prima di tutto, viaggiare in auto con bambini senza le misure adeguate può esporti al rischio di sanzioni molto salate, che partono da € 81,00 e la perdita di 5 punti sulla patente. Cerca di attenerti a quello che prevede la legge, oltre al buon senso.

L’incolumità di ogni piccolo utente della strada, dipende anche da queste minime, ma fondamentali, attenzioni. Ricordiamolo sempre. Allacciamoli alla vita!

Infortunistica Stradale

La compatibilità dei danni: analisi critica di una CTU



Il CTU effettua il seguente accostamento statico dei veicoli, mediante l'utilizzo di sagome in scala DXF: giungendo poi alla seguente conclusione:

“Da tale comparazione emerge che compenetrazione presente sulle foto agli atti (sul cofano posteriore lato dx a metà altezza) non è compatibile né con la morfologia della sagoma della parte anteriore del veicolo convenuto e né con la valutazione altimetrica. Difatti il punto di primo impatto dovrebbe essere il paraurti posteriore attoreo il quale però non riporta alcuna deformazione/compenetrazione da urto.”

Premesso che la sagoma utilizzata per la comparazione non è quella corrispondente al veicolo attoreo ma inerente ad un modello precedente, mi chiedo come possa il CTU affermare che il paraurti posteriore attoreo non presenta deformazioni/compenetrazioni, quando risulta piuttosto evidente la marcata rottura su di esso presente.

Questa breve ed errata analisi fatta dal CTU lo porta pertanto a delle conclusioni non condivisibili.

A tal proposito ritengo opportuno effettuare una nuova analisi di coerenza e compatibilità dei danni.

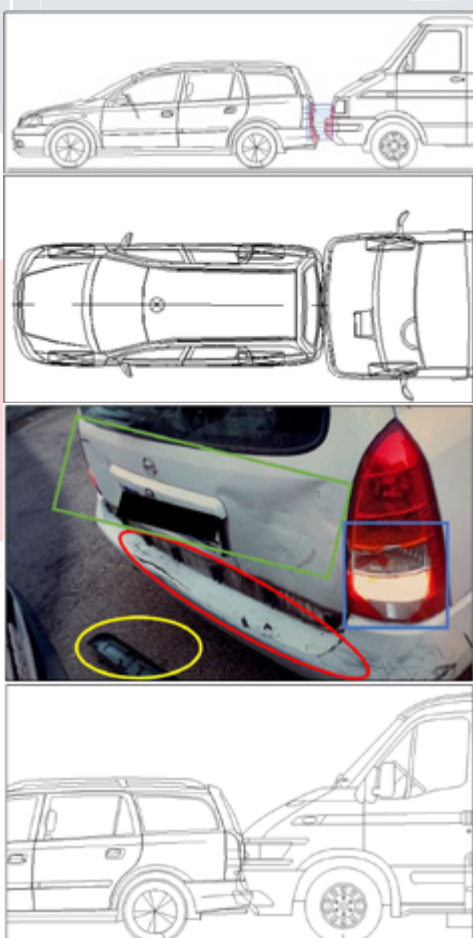
COERENZA E COMPATIBILITA' DEI DANNI - COMPENETRAZIONE DEI VEICOLI ALL'URTO

In atti sono presenti delle foto che raffigurano i veicoli nelle rispettive posizioni di quiete e con i danni da essi riportati conseguentemente al sinistro di causa.

VEICOLO ATTOREO

Il veicolo Opel presenta danni da urto coassiale, di natura postero antero, con forza di applicazione parallela all'asse longitudinale del veicolo, applicati al complessivo posteriore, in particolare si ha:

- Rottura ed abrasioni applicate al paraurti posteriore (evidenziate con un cerchio di colore rosso);
- Distaccamento modanatura portello posteriore (evidenziata con un cerchio di colore giallo);
- Introflessione del portello posteriore (evidenziata con un rettangolo di colore verde);
- Rottura del fanale posteriore destro (evidenziata con un quadrato di colore blu).



VEICOLO CONVENUTO

Il veicolo Iveco presenta danni da urto coassiale, di natura antero postero, con forza di applicazione parallela all'asse longitudinale del veicolo, applicati al complessivo anteriore, in particolare si ha:

- Abrasioni, scalfitture (evidenziate con un cerchio di colore verde) e distaccamento dalle sedi di alloggiamento (evidenziato con un cerchio di colore giallo) del paraurti anteriore;
- Rottura della griglia anteriore (evidenziata con un cerchio di colore rosso).

I danni riportati dal veicolo attoreo risultano coerenti con la dinamica denunciata.

Per esprimersi in termini di compatibilità si procede con l'accostamento in scala delle sagome DXF dei veicoli coinvolti:

In figura le aree campite a griglia di colore rosso rappresentano le deformazioni presenti sui veicoli, mentre le linee blu in orizzontale rappresentano il prolungamento della zona deformata presente sul veicolo attoreo sulla sagoma DXF del veicolo convenuto.

Data la sovrapposizione di tali figure geometriche, è possibile asserire che i danni sono compatibili altimetricamente.

Per l'analisi di compatibilità morfologica si procede con l'accostare le sagome dei veicoli all'urto con vista dall'alto:

Come si può notare il complessivo anteriore del veicolo convenuto si estende per tutta la larghezza del veicolo attoreo e

tenuto conto dei danni sopra analizzati e riportati dai veicoli, è possibile asserire che vi è anche compatibilità morfologica dei danni.

Per l'analisi energetica bisogna soffermarsi su quella che è la natura strutturale dei componenti venuti a contatto e dell'evoluzione dell'evento crash.

Nell'istante di primo impatto gli unici particolari che entrano in contatto sono i due paraurti dei veicoli coinvolti, successivamente si ha la fase di compenetrazione degli stessi con conseguente contatto della griglia anteriore del veicolo convenuto con il portello e fanale posteriore del veicolo attoreo.

Tale fenomeno è dovuto alla natura strutturale dei lamierati, infatti i paraurti essendo di natura prevalentemente elastica tendono a introflettersi durante la fase di compenetrazione per poi ritornare nella posizione iniziale nella fase di restituzione. Cosa che non accade per il portello posteriore del veicolo attore, sul quale applicando una forza d'urto, si ha una deformazione del lamierato che si estende, nella maggior parte dei casi, oltre il punto di applicazione, questo perché non si ha elasticità del materiale e pertanto tutta l'energia che riceve si converte in deformazione, nel caso specifico in una marcata introflessione.

ANALISI CRASH TEST A BASSA VELOCITA': COMPORTAMENTO DEI LAMIERATI

Per meglio comprendere quanto sopra descritto, si riportano i seguenti fotogrammi del crash test tratto dalla letteratura scientifica del settore e dal quale è possibile osservare la fase di restituzione elastica del paraurti dopo aver subito la massima compenetrazione. Tale fase è stata del tutto trascurata dal CTU che si limitava ad analizzare la fase di primo contatto dei veicoli affermando poi che il paraurti non ha subito nessun tipo di danno.

Come si può notare da questa sequenza di immagini i paraurti dei veicoli dopo la compenetrazione ritornano nella normale geometria iniziale, questo perché si ha solo rottura delle fibre interne che lo costituiscono il che non comporta una visibile deformazione.

OMISSIONI NELLA RELAZIONE DEL CTU

Da tutto quanto detto ritengo che il CTU abbia redatto una relazione non conforme alla realtà dei fatti. Per questo motivo si ritiene opportuno richiedere che il Giudice voglia disporre la rinnovazione della consulenza perché il CTU ha omesso nella propria perizia di eseguire tutte le indagini necessarie ovvero non ha provveduto ad esaminare la documentazione rilevante oppure non ha tenuto in considerazione elementi di fatto (vedasi compenetrazione dei veicoli), decisivi ai fini della completezza e correttezza della risposta ai quesiti che gli sono stati posti.

Queste eccezioni che pur erano state proposte in sede di redazione di note tecniche di parte, non sono state tenute in nessuna considerazione ovvero il CTU non ha né dimostrato che esse fossero infondate e né dimostrato che fosse invece fondato il suo assunto.

CONCLUSIONI

I risultati della perizia del CTU risultano insufficienti perché non ha riconosciuto alcune contestazioni che pure gli erano state mosse e/o perché nel farlo non ha considerato tutti gli aspetti che potevano incidere sulla valutazione oppure l'ha fatto in modo errato. Ciò ritenuto e considerato il sottoscritto nel dichiarare l'adempimento del mandato conferitogli ottemperato secondo obiettività di scienza e coscienza, ringrazia per la fiducia accordatagli.

Infortunistica Stradale

La sicurezza al volante: riflessioni e osservazioni



La se pur recente legge sull'omicidio stradale non è più una novità, ma ancora 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, perché se attraverso la misura del tasso alcolemico 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!



NEWS E APPROFONDIMENTI

24ORE
PROFESSIONALE

CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI

Autovelox: legittima la distanza di 250 metri tra cartellonistica e la pattuglia di polizia che rileva l'infrazione

di Giampaolo Piagnerelli, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 14 settembre 2022

L'autovelox mobile utilizzato dalla polizia stradale deve essere collocato a una distanza consona dal segnale che ne annuncia la presenza e che, quindi, permetta al guidatore di adeguarsi alla velocità prevista nel tratto di strada.

Nella fattispecie la Cassazione (ordinanza n. 26959/22) ha ritenuto corretta la distanza di 250 metri tra il cartello che indica la presenza della macchinetta e la pattuglia che di fatto ha rilevato la velocità. Il conducente, che procedeva alla velocità di 113 km/h rispetto ai 90 consentiti, ha rilevato come la distanza tra apparecchio e cartello dovesse essere di un chilometro. Ma sul punto i Supremi giudici hanno precisato che solo per i dispositivi completamente automatici è prevista la distanza di mille metri.

Nel caso in esame il rilevamento elettronico, alla luce di quanto incontestatamente accertato dal giudice di merito, è stato effettuato con apparecchio mobile manualmente approntato e fatto funzionare, per cui non doveva essere rispettato il limite di un chilometro (così come previsto dall'articolo 25, comma 2, della legge 120/2010), dovendosi piuttosto ritenere sufficiente per il tipo di strada in cui era stato eseguito l'accertamento (strada extraurbana principale) osservare una distanza solo "adeguata" da punto di installazione della macchinetta a quello della cartellonistica che ne annunciava la presenza.

Quindi nella fattispecie i Supremi giudici hanno ritenuto che la distanza di 250 metri tra le due "postazioni" fosse idonea a rendere edotti gli automobilisti della presenza del sistema di rilevamento della velocità e quindi di adeguarsi alla velocità prevista ed evitare, così, la sanzione amministrativa.

CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI

Auto e furgoni elettrici, meno vincoli di potenza e peso sulle patenti

di Maurizio Caprino, Estratto da "Norme e Tributi", 6 settembre 2022

Sono importanti le novità previste in materia di patenti dal decreto-legge Infrastrutture (DL 68/2022, articolo 7). Riguardano infatti uno dei fenomeni del momento (la guida di veicoli elettrici o ibridi, anche per i neopatentati), una situazione diffusa (il mancato rinnovo della patente di guida da parte di persone che dopo anni intendono tornare a guidare) e le moto.

Il peso delle batterie non conta

Viene esteso alle patenti B il criterio premiale introdotto da anni nel calcolo della capacità di carico dei veicoli pesanti (articolo 167 del Codice della strada, comma 2-bis) secondo cui - ai fini del calcolo del peso "legale" - non si contano i chili in più necessari per rendere più ecologico un mezzo. Così ora all'articolo 116, comma 3, del Codice della strada è stato aggiunto un capoverso che "sterilizza" il maggior peso dei sistemi di propulsione con combustibili alternativi elencati dall'articolo 2 della direttiva europea 96/53 (elettricità, idrogeno, gas naturale, Gpl o energia meccanica prodotta a bordo) su furgoni e simili. Più precisamente, i «veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci», se hanno massa autorizzata massima superiore a 3.500 kg ma non superiore a 4.250, si possono guidare con normale patente B, senza necessità del codice UE 95 che viene riportato sulla licenza di guida quando si supera la prova di capacità normalmente prevista dall'articolo 116 per guidare mezzi di questo peso senza ricorrere a una patente superiore (C o D). Questa semplificazione scatta a due condizioni: l'eccesso di peso (che sarà calcolato con modalità che saranno fissate da un decreto del ministero delle Infrastrutture) rispetto ai 3.500 kg non deve essere causato da una capacità di carico superiore, ma solo al maggior peso del sistema di propulsione alternativa rispetto a un sistema con motore a benzina o a gasolio; la patente deve essere stata conseguita da almeno due anni.

Neopatentati

Abbinata al peso elevato, c'è un'altra caratteristica dei mezzi elettrici o elettrificati: la potenza più alta del "normale". Ciò mette in difficoltà chi ha conseguito la patente da meno di un anno, cui l'articolo 117 del Codice vietava di guidare autoveicoli con rapporto potenza/tara superiore a 55 kW/t. Per le autovetture elettriche o ibride plug-in, questo limite è stato portato a 65 kW/t (compreso il peso della batteria). Ma resta il limite di potenza massima già previsto per tutte le autovetture: 70 kW. Quindi la novità ha scarso impatto. Andrà poi chiarito quali auto potranno

essere ufficialmente considerate ibride plug-in. Più efficace l'abolizione di tutti questi limiti in vigore dal 10 novembre 2021 nei casi in cui il neopatentato ha a fianco un adulto sotto i 65 anni con patente conseguita da oltre 10 anni o di categoria superiore.

Requisiti morali

In principio erano i motorini, in seguito anche le microcar. I delinquenti abituali, cui l'articolo 120 del Codice della strada impedisce di essere titolari di patente per cercare di evitare che utilizzino veicoli per le loro attività criminali, tendono a spostarsi con mezzi che non richiedono la licenza di guida. Vent'anni fa, l'introduzione dell'obbligo di patentino (ora patente AM) rese loro la vita più difficile. Ma non troppo: nel frattempo, sono proliferate le bici a pedalata assistita, che si possono anche "truccare" per trasformarle di fatto in motorini elettrici (lo stesso Dl Infrastrutture introduce sanzioni per questo illecito). Il Dl aggiunge all'articolo 120 un comma 6-bis, che dà al giudice (nella sentenza di condanna o nell'applicare una misura di sicurezza o prevenzione) e al prefetto (irrogando i divieti previsti dal Testo unico sugli stupefacenti, Dpr 309/1990 o revocando la patente ai condannati che ne avevano già una) la facoltà di vietare la guida di bici a pedalata assistita finché durano la condanna o le altre misure citate. Contro i provvedimenti prefettizi si può presentare ricorso amministrativo al ministero dell'Interno, che ha 60 giorni per decidere. Chi guida lo stesso una e-bike rischia una sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 a 7.000 euro e la confisca del mezzo.

Mancato rinnovo

Con l'innalzamento dell'età media della popolazione, sono diventati sempre più frequenti i casi di persone che non si sottopongono alla visita medica di rinnovo della patente, ma a distanza di anni vogliono tornare a guidare. C'è il problema di capire se si ricordino le nozioni teoriche e pratiche per guidare, affrontato solo con circolari ministeriali. Ora il Dl Infrastrutture modifica l'articolo 126 del Codice della strada stabilendo che, se una patente è scaduta da oltre cinque anni, dopo la visita medica occorre prenotare un «esperimento di guida», in cui eseguire «almeno una delle manovre e almeno tre dei comportamenti di guida nel traffico» previsti nel normale esame di guida (in pratica, un test abbreviato). Dal giorno della prenotazione a quello dell'esperimento si può guidare. Se si fallisce l'esame, la patente viene revocata subito; se non ci si presenta, dal giorno dopo scatta in automatico la sospensione della patente.

Moto

Non è più necessario superare un esame di guida a chi ha una patente A1 (in sostanza, quella per i motocicli 125 di potenza fino a 11 kW) e vuole trasformarla in A2 (praticamente per potenze fino a 35 kW) che o ha un'A2 e vuole farla diventare una A (senza limiti di potenza). Se si ha già un'esperienza di due anni, può bastare anche un corso di formazione presso un'autoscuola che lo tenga secondo il programma previsto dall'allegato VI alla direttiva europea 2006/126.

ASSICURAZIONE RCA

Ancora un no al risarcimento se il danneggiato non è assicurato

di Giovanni Paolo Travaglino, Maurizio Hazan, Estratto da “Norme Tributi”, 6 settembre 2022

L'obbligo di Rc auto è spesso visto come una tassa, ma è indispensabile. Tutela sia i terzi danneggiati sia i responsabili civili, altrimenti esposti dall'articolo 2054 del Codice civile a rischi risarcitori non sempre sostenibili. Ciò giustifica la severità dell'articolo 193 del Codice della strada, ma forse non la giurisprudenza, per lo più campana, secondo cui il proprietario/conducente di veicolo non assicurato non può esser risarcito dall'assicuratore del danneggiante.

Dopo un precedente che ha fatto rumore (Tribunale di Napoli, sentenza 9783/2021), depotenziato dalla Cassazione (sentenza 1179/2022), il Tribunale di Nola ha “rilanciato” il 28 maggio. La sua sentenza sostiene che «aver condotto un veicolo che, a causa della sua scoperta..., non poteva assolutamente circolare» creerebbe una situazione *contra legem* tale da escludere che il danno possa qualificarsi ingiusto: il danneggiato, avendo accettato i rischi della scoperta, avrebbe «una condotta che fuoriesce dall'oggetto assicurativo coperto dalla polizza» e perde la legittimazione all'azione diretta. A rinforzo, si citano i principi sulla causalità, spingendosi a sostenere che la messa su strada di veicolo non coperto sia causa esclusiva del sinistro e «l'antecedente logico e fattuale senza il quale il danno lamentato mai avrebbe potuto verificarsi». Argomenti poco convincenti. Il fatto che la copertura sia obbligatoria non può limitare la pretesa del danneggiato: né gli articoli 122 e 144 del Codice delle assicurazioni né la direttiva 2009/103/CE lo prevedono. E un conto è la responsabilità di chi è coinvolto nel sinistro, altro sono le conseguenze (ad oggi solo amministrative) della scoperta. Nel mettersi alla guida, peraltro, non si accetta il rischio di non esser risarciti ma solo di pagare di tasca propria i risarcimenti. Vi è poi da chiedersi come il diritto alla salute (articolo 32 della Costituzione) possa degradare a «interesse non meritevole di tutela», al di là della sbrigativa chiusa del Tribunale di Nola. Ciò scardina la ratio normativa di massima tutela del danneggiato che, in base alla direttiva 2009/103, permea l'intera normativa (come ribadito dalla Cassazione nella sentenza 1179/2022).

Quanto alla causalità, la tranciante prospettazione del Tribunale di Nola macera un ventennio di evoluzione dottrinale e giurisprudenziale, riportando anacronisticamente alla luce le contraddizioni della teoria condizionalistica pura. Insomma, prima sorgono le responsabilità e poi opera la garanzia. Senza che ciò possa incidere né sulle responsabilità né sui beni astrattamente idonei a tutela giudiziale. Salvo che la legge limiti oggetto della garanzia e soggetti garantiti, come fanno (per i danni a cose) gli articoli 122, comma 2, e 129 del Codice delle assicurazioni. Per rafforzare l'obbligo assicurativo, si potrebbero prevedere altri casi. Ma è il legislatore che decide.

CIRCOLAZIONE STRDALE - INFRAZIONI

Foto col semaforo rosso, l'anomalia nell'orario non comporta la nullità

di Marisa Maraffino, Estratto da "Norme e Tributi", 6 settembre 2022

È valida la multa per passaggio col semaforo rosso anche se gli orari dei due fotogrammi che documentano l'infrazione coincidono perfettamente: ciò non basta a dimostrare il malfunzionamento dell'apparecchio. Lo ha stabilito la Cassazione con l'ordinanza 19675 del 17 giugno. Per la Corte, la violazione è provata dai due fotogrammi che dimostrano l'avvenuto passaggio col rosso, senza che il conducente possa invocare un generico malfunzionamento dell'apparecchio. Nel caso specifico, anche nei due precedenti gradi di giudizio l'automobilista aveva avuto torto.

La Cassazione ribadisce il principio, valido anche in tema di Photored e simili, che è onere di chi propone opposizione alla sanzione indicare in concreto sotto quale profilo l'apparecchiatura utilizzata non sarebbe conforme ai requisiti di installazione o di funzionamento, previsti nel decreto di omologazione e come le eventuali mancanze possano avere inciso sul relativo accertamento della contestata infrazione. La prova sul difetto di funzionamento del dispositivo automatico è, in altri termini, rigorosamente richiesta «in base a concrete situazioni di fatto» che vanno dimostrate.

La Cassazione ha anche escluso che la sentenza 113/2015 della Corte costituzionale che ha stabilito che tutti gli apparecchi che accertano gli eccessi di velocità vadano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e taratura si applichi ai Photored. Ciò per la diversità di funzionamento: nel caso del passaggio col rosso non si effettuano rilevazioni, ma si accerta la circostanza di fatto del transito a semaforo rosso.

In sintesi, nel verbale vanno indicati tutti i dati identificativi dell'apparecchiatura utilizzata, i riferimenti alla sua omologazione e le modalità di operatività, nulla di più. È poi onere di chi intende opporsi alla sanzione contestare puntualmente eventuali malfunzionamenti che eventualmente renderebbero nullo l'accertamento. Può invece essere motivo di nullità della sanzione la mancata presenza di due fotogrammi (il primo che ritrae il veicolo mentre è a cavallo della striscia col rosso e l'altro che lo mostra quando si trova all'incirca al centro dell'incrocio) o dell'eventuale filmato che documenta l'infrazione.

Di recente la Cassazione, con la sentenza 2305 del 26 gennaio scorso, ha ribadito che il tempo di accensione della luce gialla del semaforo non può essere inferiore a 3 secondi, pur rimanendo possibile procedere all'impostazione di un intervallo superiore. Nel caso in cui dai fotogrammi non sia possibile stabilire il tempo di accensione sembrerebbe però ancora una volta onere del conducente dimostrare il mancato rispetto di quanto stabilito anche dalla risoluzione del ministero dei Trasporti 67906 del 2007.

CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI

Monopattini con obbligo di frecce e doppio freno dal 30 settembre

di Maurizio Caprino, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 1° settembre 2022

Gli esemplari già circolanti dovranno adeguarsi entro il 1° gennaio 2024

Ora può diventare operativo l'obbligo di dotare i monopattini elettrici di "frecce" (le luci lampeggianti da azionare quando si svolta) e freni su entrambe le ruote. L'altro ieri è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il decreto del ministero delle Infrastrutture che porta la data del 18 agosto e stabilisce nei dettagli le caratteristiche tecniche dei monopattini e dei dispositivi di cui devono essere dotati. Quindi è possibile adeguarsi all'obbligo entro le date stabilite per legge: il 30 settembre prossimo per gli esemplari nuovi in vendita e 1° gennaio 2024 per quelli già circolanti.

Queste date erano state fissate dalla legge 156/2021 (che convertì il decreto Infrastrutture, il 121 dello scorso anno), entrata in vigore il 10 novembre 2021. Ma, in assenza del Dm, non si sarebbe potuto rispettarle. Tanto che la data originaria per i monopattini nuovi, il 1° luglio 2022, era stata rinviata poco dopo al 30 settembre 2022 dal Dl milleproroghe (il 228/2021). Il ministero è riuscito a rispettare quest'ultima scadenza.

Le frecce (che la legge denomina «indicatori luminosi di svolta») devono essere color ambra e lampeggiare con una frequenza compresa tra 1 e 2 Hertz e durata dell'impulso superiore a 0,3 secondi, misurata al 95 % dell'intensità luminosa massima. Vanno installate sia davanti sia dietro, in coppie destra-sinistra simmetriche rispetto all'asse longitudinale del monopattino, a un'altezza da terra compresa tra 150 e 1400 millimetri. Ma, se vengono posizionate in modo da essere visibili sia anteriormente sia posteriormente («ad esempio sul manubrio», spiega il ministero), ne basta solo una coppia. Le altre caratteristiche delle frecce sono le stesse previste per le bici (dall'articolo 224 del Regolamento di attuazione del Codice della strada), ma con un'intensità della luce emessa non inferiore a 0,3 candele).

I freni devono essere indipendente per ciascun asse e devono garantire di «agire in maniera pronta ed efficace sulle rispettive ruote». Possono agire o sulla ruota (pneumatico o cerchione) o sul mozzo oppure sugli organi di trasmissione.

Per i monopattini già circolanti, sia le frecce sia i freni vanno montati in kit «appositamente previsti» per ciascun modello e conformi alla direttiva n. 2006/42/CE a cui i monopattini, la stessa che viene richiesta all'intero veicolo per ottenere la marcatura CE (che è obbligatoria).

Il Dm fissa anche le caratteristiche e le modalità di installazione delle altre dotazioni obbligatorie

(segnalatore acustico; luce fissa bianca o gialla anteriore; luce fissa rossa posteriore) e facoltative (per esempio, la luce di stop). Nella pratica, per semplicità, bisogna verificare che i dispositivi rispettino i regolamenti Unece 6, 50 e 148 o la norma Iso 6742-1:2015 o la norma Iso 6742-2:2015.

Responsabile della scelta di dispositivi in regola e della loro corretta installazione è chi utilizza il monopattino (anche perché il proprietario non è individuabile con certezza, non essendo previsti né la targatura né un registro degli esemplari circolanti).

Infine, il Dm riepiloga e completa le caratteristiche tecniche che i monopattini devono avere (come la potenza massima, confermata a 0,50 kW, la lunghezza e la larghezza massima del mezzo, il suo peso - che non può superare i 40 chili - e il diametro delle ruote). Tutti gli esemplari commercializzati dal 30 settembre dovranno avere un'etichetta che indica il carico massimo che possono sopportare in normali condizioni di uso.

CIRCOLAZIONE STRADALE - GUIDA

Quando si guida non va tenuta la parte estrema della destra in presenza di brecciolino

di Giampaolo Piagnerelli, Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi Plus”, 25 luglio 2022

Il principio di diritto espresso dalla Cassazione non modifica il significato dell'articolo 143 del codice della strada

La vicenda

Nel caso concreto, sulla base dell'accertamento compiuto dal giudice di merito risulta che sul margine destro della strada, proprio dove un motociclista tentava di spostarsi per far passare la moto che lo sorpassava in curva all'improvviso, si trovava del brecciolino. In tale situazione la Corte d'appello non ha correttamente applicato l'articolo 143 Cds laddove ha posto a carico del conducente del veicolo che precede l'obbligo incondizionato di posizionarsi il più vicino possibile al margine destro della carreggiata in quanto questo obbligo, che corrisponde a una regola di sicurezza per tutti gli utenti della strada, deve sempre relazionarsi alla situazione concreta dei luoghi. Deve escludersi, quindi, che l'obbligo dell'automobilista o del motociclista di tenere la destra comporti la necessità di marciare in prossimità al margine destro anche laddove risulti accertata la presenza, sulla sede stradale in corrispondenza del margine destro, di un elemento estraneo atto a minare la sicurezza e la stabilità del veicolo.

Il principio di diritto

Di qui il principio di diritto secondo cui “Ai fini del rispetto della prescrizione di cui all'articolo 143, comma 1, del codice della strada secondo cui i veicoli devono circolare sulla parte destra della carreggiata e in prossimità del margine destro della medesima, anche quando la strada è libera, non è sufficiente che il veicolo viaggi nella propria mezzera e, quindi, circoli sulla parte destra della carreggiata, ma è necessario altresì che esso circoli in prossimità del margine destro della carreggiata stessa. Tuttavia, non costituisce violazione delle prescrizioni di cui all'articolo 143, comma 1, del codice della strada, ascrivibile al conducente del mezzo, il fatto che un veicolo, pur circolando sulla parte destra della carreggiata, non marci in prossimità del margine destro della medesima, laddove risulti accertato in causa che il tratto di strada aderente al margine destro della carreggiata sia ingombro o cosparso di materiali atti a minare la sicurezza di marcia del veicolo”.

ASSICURAZIONE RCA

Rc auto, la copertura assicurativa non è esclusa dalla natura privata dell'incidente

di Paola Rossi, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme&Tributi Plus Diritto", 22 luglio 2022

La strada di uso pubblico è equiparata al luogo anche non idoneo alla circolazione dei veicoli ma comunemente destinato a tale uso

La copertura assicurativa della responsabilità civile derivante da circolazione stradale scatta anche se l'incidente avviene in area privata, se a essa possono avere accesso "lecito" un numero indeterminato di persone. La Cassazione, con la sentenza n. 29016/2022, ha annullato la decisione dei giudici che avevano assolto l'assicurazione in quanto l'incidente si era verificato all'interno di un cortile "privato". Secondo i giudici la polizza Rc auto non era operativa perché non si trattava di strada di uso pubblico o area equiparabile. Ma l'equiparazione va fatta scaturire dall'accessibilità, all'area dell'incidente, da parte di terzi anche quando si tratti di specifiche categorie. Come nel caso del cantiere dove opera un'impresa e l'accesso è riservato agli operai o a chi ha rapporti commerciali con la stessa.

Le norme sovranazionali

A sostegno della propria interpretazione la Cassazione fa rilevare che in base alle direttive comunitarie sull'obbligo assicurativo della responsabilità civile derivante da circolazione di veicoli va compreso "qualsiasi uso conforme alla funzione abituale" del mezzo. Le stesse norme europee interpretate non consentono agli Stati di escludere la copertura Rc auto perché l'area dell'incidente non è idonea alla circolazione se essa viene comunemente utilizzata a tale fine. Infine, la Cassazione sottolinea che la Corte di giustizia Ue ha definito area equiparata alla pubblica strada anche l'area della casa colonica dove un trattore manovrava un rimorchio. Non rileva quindi - come nel caso concreto - neanche la presenza di un cancello e la recinzione dell'area.

CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI

Il danno procurato all'auto va risarcito anche se il mezzo immatricolato 23 anni prima ha un valore commerciale pari a zero

di Giampaolo Piagnerelli, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 14 luglio 2022

Il danno era emerso in occasione di un raduno di auto elaborate esteticamente

Il risarcimento del danno procurato dal carrozziere all'auto spetta anche se il mezzo danneggiato ha un valore commerciale pari a zero. Lo precisa la Cassazione con l'ordinanza n. 22254/22.

La vicenda

Venendo ai fatti, un soggetto ha adito il tribunale di Teramo sostenendo di aver commissionato a una carrozzeria due diversi interventi di modifica e abbellimento estetico dell'autovettura Opel Tigra. Il proprietario dell'auto ha eccepito che la società non avesse eseguito i lavori a regola d'arte, causando difetti rilevati in occasione di un raduno per vetture "tuning" (ossia auto modificate esteticamente rispetto alla versione originale). Ha chiesto il risarcimento del danno con attribuzione delle spese.

La carrozzeria si è costituita eccependo l'infondatezza della domanda.

Il Tribunale ha accolto la domanda condannando la società al risarcimento pari a circa 4mila euro oltre al pagamento dell'ulteriore somma di circa mille euro.

Su appello dell'impresa, la Corte d'appello ha confermato la decisione dei giudici di prime cure ritenendo che l'appellante non avesse dato prova di aver eseguito correttamente l'intervento e che alla parte resistente spettasse il risarcimento danni pari al costo di eliminazione dei difetti causati dall'imperfetta esecuzione degli interventi.

Il verdetto degli Ermellini

La Cassazione - in linea con il verdetto di merito - ha confermato il risarcimento del danno per un'auto di 23 anni, dal valore economico pressoché nullo. Secondo i Supremi giudici viene meno anche il denunciato carattere antieconomico della riparazione, profilo che comunque attinge questioni di merito insindacabili in Cassazione.

CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI

Veicoli diesel, vietato il software che a temperature ordinarie riduce l'efficacia del sistema di controllo dei gas inquinanti

di Simona Gatti, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 14 luglio 2022

Per la Corte di giustizia non solo è un impianto di manipolazione vietato, ma non trattandosi di un vizio minore la risoluzione del contratto di vendita della macchina è possibile

Il risarcimento del danno procurato dal carrozziere all'auto spetta anche se il mezzo danneggiato ha un valore commerciale pari a zero. Lo precisa la Cassazione con l'ordinanza n. 22254/22.

Bocciato il software installato su veicoli diesel che, a temperature ordinarie e per la maggior parte dell'anno, riduce l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni inquinanti. Per la Corte di giustizia - sentenze di oggi nelle cause C 128/20 | GSMB Invest, C-134/20 | Volkswagen e C 145/20 | Porsche Inter Auto e Volkswagen - non solo è un impianto di manipolazione vietato, ma non trattandosi di un vizio minore non è esclusa la risoluzione del contratto di vendita della macchina.

Al centro della vicenda la richiesta di alcuni acquirenti di veicoli Volkswagen - dotati del software che riduce il ricircolo dei gas inquinanti secondo la temperatura rilevata - di annullare i loro contratti di vendita conclusi tra il 2011 e il 2013. Secondo le indicazioni dei giudici austriaci, questo programma garantisce il rispetto dei valori limite stabiliti a livello dell'Unione per l'emissione di ossido di azoto (NOx) solo quando la temperatura esterna si colloca tra 15 e 33 gradi Celsius ma al di fuori di tale intervallo la percentuale di ricircolo dei gas di scarico (EGR) si abbassa superando i valori limite, nonostante un recente aggiornamento del software effettuato dalla Volkswagen per sostituire il "vecchio" sistema vietato ai sensi del diritto dell'Unione.

La Corte suprema austriaca, il tribunale regionale di Eisenstadt e il tribunale regionale di Klagenfurt hanno proposto alla Corte di giustizia varie questioni relative alla liceità di tale intervallo termico e agli eventuali diritti degli acquirenti. Con le sentenze di oggi i giudici di Lussemburgo hanno accolto i motivi sollevati dichiarando che "un dispositivo che garantisce il rispetto dei valori limite di emissione di ossido di azoto unicamente nell'intervallo termico costituisce un impianto di manipolazione in linea di principio vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007". La Corte Ue sottolinea, due cose: le temperature ambiente inferiori a 15° Celsius sono abituali nel territorio dell'Unione e i valori limite di emissione stabiliti a livello dell'Unione devono essere rispettati anche quando le temperature sono più basse dei 15° Celsius. Pertanto, un software così programmato riduce l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni in condizioni di uso normali.

Una conclusione diversa potrebbe essere possibile – prosegue la Corte - solo se si dimostrasse che tale impianto risponde strettamente all’esigenza di scongiurare i rischi immediati di danni o avarie al motore, causati da un malfunzionamento di uno dei componenti, che presentino una gravità tale da comportare un concreto pericolo durante la guida del veicolo. Spetta quindi ai giudici del rinvio verificare se tale ipotesi ricorra nel caso dell’impianto di manipolazione di cui sono dotati i veicoli in questione, ma in ogni caso, anche se sussistesse questa esigenza, l’impianto di manipolazione è vietato qualora debba, in condizioni normali di circolazione, funzionare per la maggior parte dell’anno. Secondo la Corte, infine, si tratta di un difetto di conformità non qualificato come «minore», di conseguenza la risoluzione del contratto è possibile.

CIRCOLAZIONE STRADALE - REATI STRADALI

Reati stradali e tenuità: da valutare danni e colpa

di Guido Camera, Il Sole 24 Ore, Estratto da Norme e Tributi, 11 luglio 2022

*Non è possibile concedere il beneficio solo in base alla condotta dopo l'evento.
Per i giudici si applica se l'offesa è esigua e deriva da disattenzione*

È illegittima la concessione della non punibilità per particolare tenuità del fatto - disciplinata dall'articolo 131-bis del Codice penale - in favore di chi si sia reso responsabile di lesioni stradali gravi, se la sentenza non fa alcun riferimento all'entità del danno causato alla persona offesa, al grado della colpa e al pericolo derivato dalla condotta rispetto alla sicurezza della circolazione stradale, valorizzando invece solo comportamenti successivi al reato, come la confessione e la sollecita definizione del risarcimento del danno. Lo ha stabilito la sentenza 20038/22 della Cassazione, depositata lo scorso 23 maggio. La pronuncia ha annullato la sentenza della Corte d'appello che aveva concesso il beneficio al conducente di un'auto che aveva provocato un incidente stradale, coinvolgendo altri quattro veicoli e causando alla persona che aveva riportato lesioni più severe una malattia durata, in concreto, oltre 90 giorni. La decisione si pone in un solco giurisprudenziale che ha definito con chiarezza i confini dell'applicabilità della particolare tenuità del fatto ai reati stradali.

L'istituto

La particolare tenuità del fatto, prevista dall'articolo 131-bis del Codice penale, introdotto dal decreto legislativo 28/2015, esclude la punibilità dell'autore di reati puniti con pena detentiva non superiore nel massimo a cinque anni o con pena pecuniaria, sola o congiunta a quella detentiva. I presupposti della particolare tenuità sono l'esiguità del danno o del pericolo; il comportamento deve inoltre risultare non abituale. La peculiarità è che non estingue il reato, ma lo rende non punibile: tanto è che il beneficio non può essere applicato retroattivamente e i provvedimenti, anche di archiviazione (sentenza 38954/2019), che lo riconoscono risultano iscritti per dieci anni nel casellario a uso del circuito giudiziario. Pertanto, la Cassazione ha chiarito che il proscioglimento per prescrizione del reato, o remissione di querela, sono formule più favorevoli dell'esclusione della punibilità per particolare tenuità del fatto: i primi cancellano il reato, mentre la seconda lascia inalterato l'illecito penale (sentenza 43700/2021). Per questo, la Cassazione ha stabilito che la concessione della non punibilità non esclude l'irrogazione delle sanzioni amministrative accessorie previste dal Codice della strada, che vengono comminate dal Prefetto dopo che il giudice penale abbia applicato il beneficio (sentenza 13681/2016).

L'applicazione

Per i loro limiti edittali, quasi tutti i reati stradali - non solo contravvenzionali, ma anche contro la persona - possono rientrare nel beneficio. Ciò anche perché, ai fini della determinazione della pena per cui può scattare la non punibilità, si computano le circostanze a effetto speciale, tra le quali rientra il concorso di cause, cioè un'attenuante speciale introdotta dalla legge 41/2016 sull'omicidio stradale, che diminuisce la pena fino alla metà per incidenti con morti o feriti. Sulla carta, rimane perciò fuori dall'applicabilità dell'articolo 131-bis solo l'omicidio stradale aggravato. Tuttavia, la giurisprudenza ha ristretto in modo significativo il campo d'azione della norma, circoscrivendone l'operatività ai casi in cui l'offesa sia oggettivamente esigua e la condotta di guida dell'autore del reato sia riconducibile a banali disattenzioni, sintomatiche di colpa lieve. In questo contesto, la Cassazione ha in genere escluso la rilevanza delle condotte seguenti all'incidente stradale, spiegando come la legge stabilisca che la valutazione del giudice deve concentrarsi sulle modalità della condotta, sul grado della colpevolezza da esse desumibile e sull'entità del danno o del pericolo (sentenza 660/2019). Pertanto, solo le lesioni di poco superiori a 40 giorni di prognosi sono state in concreto ritenute idonee per la concessione della non punibilità, sempre se accompagnate dal risarcimento integrale del danno e da condotte di guida non pericolose, ma frutto di occasionali, e banali, disattenzioni. Viceversa, è stato ritenuto legittimo il diniego del beneficio per la mancata copertura assicurativa del veicolo, visto che diminuisce la possibilità di un rapido risarcimento della vittima (sentenza 10481/2022).

1 LE SOGLIE DI PUNIBILITÀ

La non punibilità per particolare tenuità del fatto si applica a ogni reato, in presenza dei presupposti e nel rispetto dei limiti di pena fissati dalla legge. Essa è compatibile con il reato di guida in stato di ebbrezza, così come con qualsiasi altra figura criminosa, anche se caratterizzata dalla presenza di soglie di punibilità o di fasce di rilevanza penale. In tutti i casi, la valutazione del giudice deve concentrarsi sull'analisi e la considerazione della condotta, delle conseguenze del reato e del grado della colpevolezza dell'autore. *Cassazione a Sezioni Unite, sentenza 13681/2016*

2 IL MANCATO SOCCORSO

Anche a chi è accusato del reato di violazione dell'obbligo di prestare assistenza ai feriti in seguito a un incidente stradale, causato dalla sua condotta, può essere concessa la non punibilità per particolare tenuità. In questo caso, il giudice deve focalizzare la propria attenzione soprattutto sull'entità delle lesioni riportate dalla persona offesa, sul comportamento dell'accusato e sulla circostanza che la persona offesa, dopo l'incidente, sia stata comunque soccorsa, o meno, da altre persone. *Cassazione, 54809/2017 Cassazione, 27241/2020*

3 LESIONI GRAVI

È possibile riconoscere l'esclusione della punibilità per particolare tenuità del fatto anche alle lesioni stradali gravi in presenza di determinati indici, e cioè quando la lesione è di poco superiore ai 40 giorni, la persona offesa ha rimesso la querela - attestando così la mancanza di interesse al perseguimento penale del fatto - e la manovra di guida che ha dato causa all'incidente non è stata particolarmente pericolosa, e in più è stata influenzata da una concausa, come la cattiva visuale del conducente. *Tribunale di Milano, 8428/2019*

4 STATO DI EBBREZZA

Se il giudice vuole concedere la causa di non punibilità della particolare tenuità del fatto alla persona accusata di un reato stradale di natura contravvenzionale, come la guida in stato di ebbrezza, è tenuto ad accertare che il fatto illecito non abbia generato un contesto concretamente e significativamente pericoloso - ad esempio mediante il compimento di manovre azzardate - con riferimento ai beni giuridici tutelati dalla norma, cioè la sicurezza della circolazione stradale e l'incolumità individuale degli utenti della strada. *Cassazione, 36436/2020*

LE INDICAZIONI DEI GIUDICI

CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI

E-bike trasporto merci con piano di carico grande quanto un'auto

di Maurizio Caprino, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 5 luglio 2022

Parrebbe un tentativo di arginare il caos causato dalle bici elettriche dei rider. Ma, a leggerla bene, la nuova categoria dei «velocipedi adibiti al trasporto di merci», introdotta dal 16 giugno nell'articolo 50 del Codice della strada, rischia di creare soprattutto intralci alla circolazione: il piano di carico necessario per rientrarvi appare troppo grande per molte situazioni tipiche delle città italiane.

Il problema non emerge subito dalla lettura della norma, che appare criptica: l'articolo 7, comma 1, lettera c) del recente DL 68/2022 (il cosiddetto decreto Infrastrutture) modifica il Codice prevedendo, tra l'altro, al comma 2 dell'articolo che occorre rispettare «il seguente criterio: lunghezza del piano di carico \times larghezza del piano di carico \geq $0,3 \times$ lunghezza del veicolo \times larghezza massima del veicolo». Tradotto grossolanamente (la norma considera le aree e non le misure lineari): le dimensioni del piano non possono essere inferiori a poco meno di un terzo di quelle della bici. I calcoli precisi li ha fatti Antonio Pietrini, responsabile del centro studi dell'Asais-Evu (l'associazione dei periti ricostruttori di incidenti). Si parte dall'articolo 50, comma 2, secondo cui per regola generale un velocipede (bicicletta o altro mezzo senza motore con più di due ruote) non può superare 1,30 metri di larghezza, i 3,50 di lunghezza e i 2,20 di altezza. Considerando che mediamente una bici per adulti è lunga 1,90 metri e che i limiti riguardano le aree senza vincolarne i lati, si può arrivare ad avere piani di carico con dimensioni comprese tra 1,3 metri \times 0,60 metri e 1,3 metri \times 3,50 metri.

Probabile che chi ha scritto la norma fosse preoccupato di evitare abusi: sempre alla luce dell'articolo 50 del Codice come modificato dal DL Infrastrutture, riconoscere a un'e-bike la qualifica di trasporto merci significa consentire di avere un motore con potenza fino a 0,5 kilowatt, il doppio di una normale bici a pedalata assistita. Quindi, se non s'imponesse una dimensione minima per il piano di carico, molti furbi grazie a un piccolo piano di carico utilizzerebbero legalmente un mezzo dalle prestazioni eccessive. Ma, visto che non sono stati fissati vincoli specifici su lunghezza e larghezza del carico, potrà capitare di trovarsi davanti su una strada urbana a senso unico anche piuttosto larga (5,5 metri, contro i 2,5-3 che si trovano non di rado) e di fare molta fatica a superare un ciclista. Tanto più se si dovrà lasciare 1,5 metri di distanza laterale, come da anni si cerca di aggiungere nel Codice. O sulle strade ciclabili, dove già oggi l'articolo 148, comma 9-bis impone «particolari cautele al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza in considerazione della minore stabilità» della bici.

Norma inapplicabile? In caso d'incidente rende molto critica la posizione del guidatore che investe il ciclista.

CIRCOLAZIONE STRADALE - SINISTRI STRADALI

Il pedone imprevedibile toglie la colpa al conducente

di Antonio Serpetti, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 5 luglio 2022

Per escludere la responsabilità del conducente che investa un pedone, occorre provare non solo che questi fosse fuori dalle strisce pedonali, ma anche che abbia tenuto un comportamento imprevedibile e anomalo, tale da non dare l'oggettiva possibilità di avvistarlo e tentare una manovra di emergenza. Con l'ordinanza 8940/22, la Sesta sezione civile della Cassazione torna sulla responsabilità dell'investitore in caso di condotta imprevedibile del pedone investito. Il tutto a condizione che l'investitore non abbia violato alcuna regola di circolazione o di prudenza.

La sola condotta negligente del pedone e la sua violazione dell'articolo 190 del Codice della strada non consentono di superare la presunzione di colpa del conducente, salvo un comportamento anomalo ed imprevedibile. Nel caso di specie, il pedone era apparso improvvisamente sulla traiettoria dell'investitore, a distanza tale da rendere inevitabile l'investimento.

Un eventuale concorso di colpa del pedone sarebbe assorbito dall'inesigibilità di una condotta diversa da parte del conducente dell'auto. Ne consegue la responsabilità esclusiva del pedone.

ASSICURAZIONE RCA

Comparatore ufficiale sul contratto base Rc auto

di Francesca Colombo, Maurizio Hazan, Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi”, 5 luglio 2022

Publicato il regolamento: offerte di tutte le compagnie disponibili in 30 secondi

Gli intermediari dovranno consultarlo per i clienti. Possibili ricorsi al Tar

Il 21 giugno l'Ivass ha emanato il regolamento n. 51 sul comparatore pubblico Rc auto (Preventivass), che consente di confrontare, online e gratis, le offerte di tutte le compagnie per il contratto base. Un regolamento importante, che attua l'articolo 22 del Dl 179/2012, poi definito solo nel 2020 dal Dm 54 del Mise. Il contratto base dà il perimetro minimo della copertura ed è strumento di comparazione obbligatoria e precontrattuale tra offerte omogenee, quindi confrontabili.

Ogni consumatore può accedere direttamente a Preventivass, tramite i siti web di Mise e Ivass o col link presente sul sito di ciascuna compagnia, per ottenere subito le tariffe delle polizze (tranne per veicoli immatricolati all'estero) delle assicurazioni italiane o autorizzate a operare in Italia in libertà di stabilimento o libera prestazione di servizi o sedi secondarie assicurazioni di uno Stato terzo). Il servizio riguarda le sole condizioni minime per l'obbligo a contrarre, previste dal Dm 54/2020, non le clausole aggiuntive che, previste dal contratto base, potranno essere incluse nell'offerta (se richieste dal consumatore) dietro libera scelta dell'impresa (che potrà anche, in certi casi, proporre alcuni upgrade in assenza di richiesta del cliente, purché gratis). Scelta oculata e correttamente ripensata, dopo i rilievi di alcuni stakeholder sulle precedenti bozze di regolamento.

Il regolamento 51 attua pure gli obblighi informativi che l'articolo 132-bis del Codice delle assicurazioni (Cap) ha posto a carico degli intermediari: prima della sottoscrizione di un contratto Rc auto, devono informare il consumatore in modo corretto, trasparente ed esaustivo sui premi offerti sul contratto base da tutte le imprese di cui sono mandatari. Preventivass qui serve per l'adempimento di tali obblighi, la cui violazione comporta la nullità relativa del contratto (è invocabile solo dal cliente).

Risolvendo una querelle emersa nella pubblica consultazione, il regolamento chiarisce che gli intermediari tenuti all'obbligo, e abilitati ad accedere al comparatore, sono quelli che possono davvero ritenersi “mandatari”: quelli iscritti alle sezioni A, D, ed F del Rui (articolo 3) e non i broker, intesi come intermediari indipendenti dalle compagnie (in quanto tali “naturalmente”

tenuti a comparazioni utili ai loro clienti). Sono stati dunque espunti i riferimenti alle sezioni E e B (in caso di accordi con imprese o altri intermediari e collaborazioni orizzontali). Per gli iscritti alla sezione E, l'intermediario principale resta responsabile per il suo collaboratore e risponde della sua inadempienza per mancato uso del preventivatore.

La risposta alla richiesta della quotazione dovrà esser data in via telematica 30 secondi. Preventivass riporta i preventivi delle imprese, con un codice identificativo, in ordine crescente (dal premio più basso al più alto). Il premio terrà conto, tra l'altro, di eventuali sconti dell'impresa, ferma la possibilità per l'intermediario di concedere ulteriori sconti.

I preventivi sono validi 60 giorni e la tariffa è quella in vigore alla data di decorrenza della copertura. Si può emettere un preventivo con data di decorrenza superiore a 60 giorni, con mero valore informativo (l'impresa non ha alcun obbligo a contrarre alle condizioni indicate). L'impresa non rilascia la copertura quando la sua data di decorrenza è a più di un anno dalla richiesta: scelta fortemente dibattuta, legata alla decisione Ivass di prevedere la comparazione obbligatoria, da parte degli intermediari, non solo per i nuovi contratti ma anche per i rinnovi. Adempimenti probabilmente eccessivi e forse confusori per clienti che, avendo già scelto il perimetro di garanzia, troverebbe quotazioni di contratti base anche estranei alle sue esigenze. Ma la norma primaria non distingue.

La discussione potrebbe spostarsi al Tar: il sindacato Sna degli agenti sta valutando un ricorso e non esclude forme di disobbedienza come fece nel 2012 sull'obbligo di fornire i preventivi di almeno tre compagnie. Nel loro mirino ci sono anche altri aspetti, come la documentazione da tenere, l'esclusione dei broker dagli obblighi e il trattamento dei plurimandatari. Il regolamento entrerà in vigore il giorno dopo la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale e gli operatori dovranno adeguarsi entro il 31 ottobre 2022 (imprese) e il 28 febbraio 2023 (intermediari mandatari).

CIRCOLAZIONE STRADALE - SINISTRI STRADALI

L'urto multiplo non è sempre da considerare tamponamento a catena

di Antonio Serpetti di Quercia, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 5 luglio 2022

Va dimostrato che i veicoli coinvolti erano incolonnati nella stessa direzione

Gli intermediari dovranno consultarlo per i clienti. Possibili ricorsi al Tar

In caso di tamponamento a catena tra veicoli fermi in coda, la responsabilità degli urti è del conducente dell'ultimo veicolo della coda. Ma bisogna avere la prova che i veicoli coinvolti fossero effettivamente incolonnati. La Cassazione, con l'ordinanza 17896 della Sesta sezione civile pubblicata il 1° giugno 2022, richiama il proprio orientamento aggiungendo questa precisazione probatoria.

Nel tamponamento a catena di veicoli in movimento, invece, ai veicoli intermedi, si applica il secondo comma dell'articolo 2054 del Codice civile. Quindi, esclusi il primo e l'ultimo veicolo della colonna, opera la presunzione iuris tantum della colpa in eguale misura a carico di entrambi i conducenti della coppia formata da ciascun veicolo tamponato con il suo tamponante. Il fondamento giuridico è l'inosservanza della distanza di sicurezza rispetto al veicolo antistante, qualora non sia fornita la prova liberatoria di avere fatto tutto il possibile per evitare il danno.

Nessuna presunzione legale, dunque, può essere tratta dall'articolo 2054 per sostenere una responsabilità esclusiva, né concorrente, del conducente dell'ultimo veicolo tamponante per i danni conseguenti al tamponamento del mezzo che precedeva il penultimo veicolo e che da questo sia stata, a sua volta, tamponata.

Nel caso di specie, la Corte è stata chiamata a giudicare un caso in cui, sulla base delle evidenze istruttorie, i veicoli non si trovavano incolonnati sulla stessa corsia di marcia, provenendo da direzioni opposte e diverse e, in prossimità di un incrocio, a causa della forte velocità, un veicolo urtava un motociclo che, a sua volta, per effetto della spinta impressa, andava a urtare un altro motociclo.

I giudici di legittimità hanno accolto il ricorso e rinviato la causa al giudice d'appello in diversa composizione, stabilendo che - affinché si concretizzi la fattispecie del tamponamento a catena - è necessario che tutti i veicoli risultino incolonnati ed orientati nella stessa direzione, in moto o fermi, e qualora emergano risultanze istruttorie idonee a sostenere la responsabilità esclusiva di un solo veicolo - ad esempio ne sia accertata la forte andatura, superiore ai limiti previsti dal

Codice della Strada - può essere vinta la presunzione di pari responsabilità dei veicoli, con conseguente accertamento della sua esclusiva responsabilità.

È escluso, dunque, il tamponamento a catena se il veicolo procedeva a forte andatura e lo scontro è avvenuto tra veicoli in movimento che non erano incolonnati sulla stessa corsia di marcia, ma provenivano da direzioni diverse e opposte.

CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI

La guida autonoma è permessa ma per ora resta sulla carta

di Maurizio Caprino, Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi”, 5 luglio 2022

*Dal 14 luglio la Convenzione di Vienna non richiede più la presenza del conducente
Un'indagine tra gli esperti indica che l'attuazione passa da processi complessi*

Il 14 luglio sarà una data storica per la circolazione stradale, ma non sarà rivoluzionaria come il 14 luglio 1789 fu per la democrazia.

Entrerà in vigore l'articolo 34-bis, che aggiunge alla Convenzione di Vienna sulla circolazione il concetto di «sistema di guida automatica», che elimina gli ostacoli ai sistemi di assistenza che consentono al conducente di lasciare il volante, almeno in certe condizioni (a partire dagli Adas di livello 3). Ma molti addetti ai lavori ritengono che le norme e la supervisione dei governi non siano determinanti.

È la stessa Convenzione a stabilire che la guida automatica potrà uscire dall'attuale stato sperimentale o comunque limitato solo se recepita dalle leggi nazionali. Il fatto che l'articolo 34-bis sia stato sottoscritto anche dalla Ue ne consente l'applicazione immediata solo in teoria (si veda «Il Sole 24 Ore» dell'8 febbraio). Resta quindi da chiarire nei dettagli l'utilizzabilità degli Adas di livello 3, già pronti per la commercializzazione e in grado di guidare - su strade a doppia carreggiata quando la velocità non supera i 60 km/h - richiedendo al conducente solo di riprendere il controllo se emettono un allarme. A maggior ragione restano incerti i dettagli dei livelli 4 e 5 (quest'ultimo equivale alla guida pienamente autonoma).

L'ultimo decreto Infrastrutture (DI 68/2022) non contiene traccia dell'impegno dichiarato lo scorso inverno dal ministero delle Infrastrutture per rivedere il Codice della strada in funzione della guida automatica. Si vedrà se gli emendamenti, che saranno presentati in questi giorni, porteranno novità.

Si direbbe che nella media dei Paesi avanzati non vada molto meglio, leggendo la “Global guide to autonomous vehicles” 2022, realizzata dalla global law firm Dentons studiando le norme nazionali. E la stessa multinazionale legale ha intervistato oltre 100 esperti del settore automotive, rilevando che solo il 51% loro ritiene che l'avanzamento del sistema normativo e l'intervento governativo possano veramente apportare una spinta decisiva. Il 28% si è espresso in modo negativo, il 21% non ha preso posizione. Secondo Dentons, ciò indica la consapevolezza che la

legittimazione della guida automatica e delle strade intelligenti deve passare da un'organica e complessa rivisitazione del sistema infrastrutturale e stradale di ciascun Paese. Non si può avere guida autonoma senza un sistema di smart road, progettate con standard precisi. La modifica della Convenzione di Vienna serve più che altro ad accendere i riflettori sul tema.

CIRCOLAZIONE STRADALE - SANZIONI

Niente multa per chi usa il pass ereditato

di Marisa Marraffino, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 5 luglio 2022

Il conducente era in buona fede avendo i requisiti sostanziali per il titolo

La sussistenza dei requisiti sostanziali prevale sulla regolarizzazione formale e il verbale va annullato se il conducente è in buona fede. Lo precisa il giudice di pace di Roma nella sentenza 5998, depositata il 27 maggio, che ha dato ragione all'erede che, a seguito della morte del padre, aveva continuato a circolare col suo veicolo e a parcheggiare gratuitamente nelle aree riservate ai residenti.

La figlia era residente nello stesso quartiere. In attesa della voltura, la Polizia locale di Roma aveva continuato a irrogarle le sanzioni, tutte tempestivamente impugnate.

Per il giudice Elena Ruggiero Rubino, si tratta di un errore scusabile: la ricorrente era residente nella stessa area del padre e dopo la notifica dei verbali si era attivata immediatamente per regolarizzare la sua posizione.

Sul dato formale prevale quindi quello sostanziale della sussistenza dei requisiti e della buona fede di chi ne è in possesso. Pur essendo una pronuncia di merito e solo di primo grado, la sentenza va segnalata perché riguarda una situazione frequente (specie a Roma), va contro l'orientamento prevalente e afferma un principio importante sia sul dato oggettivo (la necessità della prova da parte della pubblica amministrazione della situazione di effettiva irregolarità del conducente) sia sull'elemento soggettivo. In caso di buona fede e in una situazione di regolarità sostanziale non va irrogata la sanzione amministrativa.

Ma non basta invocare il semplice errore sull'illiceità del fatto, che si risolverebbe in una mera *ignorantia legis*, inescusabile per il nostro ordinamento: occorre dimostrare di versare in situazione di correttezza e di aver fatto tutto il possibile per attivarsi.

In molti casi, infatti, la buona fede del conducente ha portato all'irrogazione della sanzione nei minimi edittali ma non al suo annullamento.

CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI

Autovelox: per le macchinette gestite dalla polizia non serve il decreto prefettizio di autorizzazione

di Giampaolo Piagnerelli, Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi Plus Diritto”, 9 giugno 2022

Le apparecchiature autovelox che necessitano per il loro funzionamento di agenti della polizia stradale non hanno bisogno per essere utilizzate di un apposito decreto prefettizio. A chiarirlo la Cassazione con l'ordinanza n. 18560/22.

La vicenda

Venendo al caso concreto il tribunale, ha affermato che il verbale di contestazione dell'eccesso di velocità (63 Km/h rispetto ai 50 consentiti) rilevato a mezzo di autovelox lungo una strada extraurbana era illegittimo in quanto non erano indicati gli estremi del decreto prefettizio di autorizzazione all'installazione del dispositivo. I giudici hanno così rilevato che la sanzione fosse illegittima in quanto il posizionamento della macchinetta non aveva alcun riferimento al decreto prefettizio come previsto dall'articolo 4 della legge 168/2002. La Cassazione, invece, ha accolto il ricorso del Comune precisando che il decreto prefettizio serve solo per l'installazione di autovelox senza presidio.

La rilevazione della velocità nei centri urbani

L'utilizzazione degli apparecchi di rilevazione della velocità nei centri urbani è consentita, invece, com'è accaduto nel caso in esame, alla luce del verbale di contestazione riprodotto in ricorso con postazioni mobili e alla presenza degli agenti accertatori di polizia senza quindi che fosse necessario a tal fine un decreto prefettizio (come detto necessario solo ad usare apparecchiature elettroniche automatiche senza presidio per il rilevamento della velocità).