

# 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**

### Novità per i CTU

**Novità anche per i CTU nella riforma Cartabia**

7

### Ricostruttore di Incidenti Stradali

**Conoscenze, abilità e competenze associate all'attività professionale del ricostruttore di incidenti stradali**

9

### Incidenti Stradali

**Lettura del cronotachigrafo digitale: un esempio pratico**

14

## **CORSI E CONVEGNI**

**Corso Primi Passi "PC-Crash Modulo 1"**

20

**Corso Primi Passi "PC-Crash Modulo 2"**

22

**Corso Primi Passi "PC-Crash Modulo 3"**

24

## **NEWS E APPROFONDIMENTI**

### CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI

**Autovelox: vanno tutti tarati e verificati**

27

di Marina Crisafi, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 8 dicembre 2022

### CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI

**Fino a 130 km all'ora per le auto con guida autonoma di livello 3**

29

di Maurizio Caprino, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 6 dicembre 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: 12 dicembre 2022

<b>CIRCOLAZIONE STRADALE - SINISTRI STRADALI</b> <b>Sinistro stradale: si procede con “indennizzo diretto” al trasportato che ha subito un danno</b>	<b>31</b>
di Giampaolo Piagnerelli, Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi Plus Diritto”, 30 novembre 2022	
<b>CIRCOLAZIONE STRADALE - INCIDENTE STRADALE</b> <b>Incidente stradale: niente presunzione di corresponsabilità se uno dei due veicoli commette infrazioni</b>	<b>32</b>
di Giampaolo Piagnerelli, Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi Plus Diritto”, 28 novembre 2022	
<b>CIRCOLAZIONE STRADALE - SINISTRI STRADALI</b> <b>Sinistri stradali, il proprietario si presume alla guida</b>	<b>33</b>
di Francesco Machina Grifeo, Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi Plus Diritto”, 20 novembre 2022	
<b>CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI</b> <b>Scatta la multa se non viene esposta la targa di prova</b>	<b>36</b>
di Marina Crisafi, Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi Plus Diritto”, 10 novembre 2022	
<b>CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI</b> <b>Sui viali urbani il Tutor rischia di diventare fuorilegge</b>	<b>38</b>
Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi”, 8 novembre 2022	
<b>CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI</b> <b>Calze da neve ora sono in regola ma solo se nuove</b>	<b>39</b>
Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi”, 8 novembre 2022	
<b>CIRCOLAZIONE STRADALE - SEGNALETICA</b> <b>Countdown obbligatori ma difficili da costruire</b>	<b>40</b>
Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi”, 8 novembre 2022	
<b>CIRCOLAZIONE STRADALE - RCA</b> <b>Dalla guida autonoma alla scatola nera: i fronti aperti dalla tecnologia</b>	<b>41</b>
di Andrea Codrino e Maurizio Hazan, Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi”, 8 novembre 2022	
<b>CIRCOLAZIONE STRADALE - RCA</b> <b>Incidenti, le parole dei testimoni valgono meno se non ci sono foto</b>	<b>42</b>
di Andrea Codrino e Maurizio Hazan, Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi”, 8 novembre 2022	
<b>CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI</b> <b>Dal 2024 arrivano le nuove regole per mettere in sicurezza le auto</b>	<b>44</b>
di Simonluca Pini, Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi”, 1° novembre 2022	
<b>CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI</b> <b>Autovelox: regolari le sanzioni anche se le apparecchiature sono gestite da un privato</b>	<b>46</b>
di Giampaolo Piagnerelli, Estratto da “Norme&Tributi Plus Diritto”, 4 ottobre 2022	
<b>CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI</b> <b>Ministeri divisi per i limiti ai neopatentati sull’elettrico</b>	<b>47</b>
di Maurizio Caprino, Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi”, 4 ottobre 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.



**NEWS  
DALLO STUDIO**

## Novità per i CTU

# Novità anche per i CTU nella riforma Cartabia



Novità anche per i CTU nella riforma Cartabia  
Con il d.lgs n. 149 del 10 ottobre 2022 si dà attuazione alla Legge 206/2021 ove sono previste diverse novità anche per i Consulenti Tecnici di Ufficio.

Esaminiamo alcune delle principali novità:

### 1) Mobilità del CTU

Fino ad ieri valeva la regola che, per affidare l'incarico ad un CTU, il Giudice doveva sceglierlo nella rosa di quelli iscritti nell'albo del Tribunale

di competenza e se voleva invece nominare un professionista iscritto in altro Tribunale o per niente iscritto doveva chiedere preventivamente l'autorizzazione al Presidente del Tribunale. Oggi invece sarà sufficiente che il Giudice emetta un provvedimento motivato e comunicarlo al Presidente del tribunale.

Questa modifica sarà favorevole per i professionisti che vedranno allargarsi la possibilità di ricevere incarichi da qualsiasi tribunale. Si pensi infatti a quei consulenti iscritti in Tribunali piccoli dove le possibilità di nomina sono molto ristrette.

Al contempo sarà utile anche per i Giudici che potranno cercare, senza pastoie burocratiche, professionisti con competenze di loro interesse anche in elenchi di qualsiasi altro tribunale.

### 2) Albo nazionale

L'articolo 24 bis - disposizioni attuative del codice di procedura civile - prevede la istituzione dell'Albo nazionale dei CTU.

### Modifica questa che presenta vantaggi

- per il Giudice che potrà rapidamente ricercare una "specifico competenza" su tutto il territorio nazionale,
- vantaggi sia per le parti che dei CTU che possiedono competenze molto specialistiche e poco diffuse.

### 3) Pubblicità degli incarichi

In teoria è da tempo previsto che gli incarichi siano equamente distribuiti tra gli iscritti all'albo modalità invero non sempre ben applicata soprattutto perché gli elenchi degli incarichi conferiti non sembrerebbero essere consultabili da chiunque. Ora si aggiunge la disposizione che gli incarichi e i relativi compensi saranno liberamente consultabili in un apposito registro.

Naturalmente questa è una norma certamente invisa a chi oggi, con metodi non del tutto condivisibili, fa incetta di incarichi magari anche con indegni appostamenti agli usci dei giudici e delle cancellerie. Speriamo che questi soggetti prevaricatori non riescano a contrastare e rallentare la piena applicazione della norma. In verità però questa norma lascia obiettivamente l'amaro in bocca per le cose che avrebbero potuto e dovuto esserci ma che non risultano neanche sfiorate.

Mancano molte cose tra cui:

- una significativa revisione dei compensi fermi da troppi anni e che sono mortificanti per la loro esiguità;
- una seria verifica, al momento della iscrizione all'albo dei CTU, del possesso di competenze tecniche ed anche procedurali;
- la introduzione della formazione continua obbligatoria ed un serio controllo sul fatto che essa venga correttamente perseguita dal professionista. Non dovrà bastare essere competenti al momento della iscrizione ma poi si dovrà essere seriamente obbligati a mantenere ed aggiornare queste competenze;
- dovrà essere introdotto "un controllo" sull'operato del CTU per verificare la qualità delle relazioni depositate e il rispetto dei termini di consegna.

Questo e tanto altro si aspettano tutti quei professionisti che, consapevoli della importanza del ruolo che ricoprono, desiderano svolgere al meglio le proprie prestazioni ma sono scoraggiati dall'incontro quotidiano con relazioni palesemente in contrasto con le più elementari conoscenze tecniche e comportamentali.

Continuiamo a sperare in tempi migliori e chi ha orecchie per intendere lo faccia.



## Ricostruttore di Incidenti Stradali

# Conoscenze, abilità e competenze associate all'attività professionale del ricostruttore di incidenti stradali



L'eterna e stucchevole polemica su “chi è legittimato ad eseguire la ricostruzione di un incidente stradale” da anni vede contrapposti Ingegneri e Periti Industriali da una parte e Periti Assicurativi dall'altra. I primi sostengono che trattasi di “materia per legge riservata alle loro categorie professionali”, gli altri invece dichiarano di essere legittimati ad eseguire la ricostruzione. Da anni non se ne viene a capo, ciascuna delle parti indica leggi e regolamenti a conferma della propria tesi, ciascuno esibisce e sbandiera

sentenze che gli darebbero ragione. Non è nostro desiderio rinfocolare le polemiche sposando le ragioni degli uni o degli altri, lasciamo questo compito alla magistratura. Il nostro interesse è invece cercare di portare serenità negli animi cercando di ribadire quali siano le “CONOSCENZE, ABILITÀ E COMPETENZE ASSOCIATE ALL'ATTIVITÀ PROFESSIONALE DEL RICOSTRUTTORE DI INCIDENTI STRADALI”.

In premessa dobbiamo dire che, stante la delicatezza del lavoro che fa il Consulente Tecnico in un processo all'inizio degli anni 2000 si cominciò ad avvertire, nel mondo scientifico e nelle Associazioni rappresentative dei “Ricostruttori di incidenti stradali”. Fu così che fu costituita una commissione che, in stretta collaborazione con il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, scrivesse una norma dove fossero elencate tutte le “CONOSCENZE, ABILITÀ E COMPETENZE” che dovesse possedere chi aspirava a ricoprire, nel mondo giudiziario, il ruolo di “Ricostruttore di Incidenti Stradali”.

Così si arrivò nel 2015 alla emanazione della Norma UNI 11294.

### **Cerchiamo di chiarire cos'è una norma**

Semplicemente un documento che dice “come fare bene le cose”, garantendo sicurezza, rispetto per l'ambiente e prestazioni certe.

Secondo il Regolamento UE 1025 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 25 ottobre 2012 sulla normazione europea, per “norma” si intende:

*“una specifica tecnica, adottata da un organismo di normazione riconosciuto (ACCREDIA), per applicazione ripetuta o continua, alla quale non è obbligatorio conformarsi, e che appartenga a una delle seguenti categorie:*

**norma internazionale:** una norma adottata da un organismo di normazione internazionale;

**norma europea:** una norma adottata da un'organizzazione europea di normazione;

**norma armonizzata:** una norma europea adottata sulla base di una richiesta della Commissione ai fini dell'applicazione della legislazione dell'Unione sull'armonizzazione;

**norma nazionale:** una norma adottata da un organismo di normazione nazionale”.

Le norme, quindi, sono documenti che definiscono le caratteristiche (dimensionali, prestazionali, ambientali, di qualità, di sicurezza, di organizzazione ecc.) di un prodotto, processo o servizio, secondo lo stato dell'arte e sono il risultato del lavoro di decine di migliaia di esperti in Italia e nel mondo.

Questa norma purtroppo non fu mai “ufficialmente applicata” ma comunque se ne cominciò a parlare ed i professionisti del settore sempre più spesso nelle proprie relazioni cominciarono a confrontarsi ed adeguarsi a quanto la norma stabiliva. Il tempo, come spesso accade mise in luce alcuni punti critici che abbisognavano di una revisione e fu così che si è arrivati, nel 2020, alla emanazione della Norma UNI 11294 che è quella ad oggi vigente.

Prima di scendere nei dettagli ci dispiace dover constatare che neanche questa seconda edizione ha dato i frutti sperati. Sarebbe stato auspicabile che i Tribunali e le Procure avessero proceduto all'inserimento negli elenchi dei CTU (civile) e dei Periti (penale) soltanto quei professionisti che avessero dimostrato di possedere tutte le conoscenze previste dalla norma. Invece continua, almeno per la maggior parte dei Tribunali e Procure, a restare invariato il criterio di immissione del ruolo basato esclusivamente del possesso di un titolo di studio adeguato e della iscrizione ad un albo professionale o al ruolo nazionale dei periti assicurativi.

In attesa che chi di dovere prenda atto di questa spiacevole situazione e provveda a modificarla.

Passiamo ora ad elencare ciò che la norma prevede. Essa ha suddiviso in cinque aree:

- Rapporti con il Tribunale (Avvocati / Magistrati)
- Rapporti con il Tribunale (Avvocati / Magistrati);
- Analisi dei rapporti delle Autorità Giudiziarie;
- Analisi del Sinistro;
- Analisi guasti meccanici;
- Analisi delle sollecitazioni sugli occupanti, delle lesioni e dei fattori umani.

Ognuna di queste aree è stata suddivisa in tre paragrafi (Conoscenze, Abilità e Competenze). Vediamo una per una quali sono.

## 1) Rapporti con il Tribunale (Avvocati / Magistrati)

Conoscenze:

- diritto processuale penale e civile riferito allo specifico campo applicativo; principi dell'attività di polizia giudiziaria (accertamenti urgenti su luoghi e cose; sequestro);

- la perizia e la consulenza nel processo penale e civile;
- l'accertamento tecnico preventivo, l'incidente probatorio;
- Codice civile e penale riferito allo specifico campo applicativo.

**Abilità:**

- rapportarsi con magistrati, giudici, avvocati e tutti i soggetti che gravitano in questo settore;
- svolgere l'incarico muovendosi all'interno delle leggi che regolamentano tale attività.

**Competenze:**

Saper esporre, in sede giudiziaria, la propria relazione tecnica, evidenziando, anche con l'ausilio di software, le condotte di guida dei conducenti coinvolti nonché le responsabilità ed i nessi di causalità, in modo chiaro e contestualizzato.

## **2) Analisi dei rapporti delle Autorità Giudiziarie**

**Conoscenze:**

- elementi di fotogrammetria;
- elementi di topografia applicata al rilievo dell'incidente;
- principali caratteristiche geometriche, funzionali e costruttive delle strade, le caratteristiche e la tipologia dei materiali di pavimentazione, delle infrastrutture viarie, della segnaletica ed impianti semaforici.

**Abilità:**

- effettuare rilievi del sinistro secondo la UNI 11472, e la relativa restituzione planimetrica;
- interpretare i dati del cronotachigrafo e degli strumenti di registrazione dati relativi al comportamento del veicolo.

**Competenze:**

- valutare i dati disponibili per l'analisi di un incidente stradale.

## **3) Analisi del Sinistro**

**Conoscenze:**

- cinematica e dinamica;
- forze agenti sul veicolo;
- meccanica dell'urto tra veicoli;
- metodi di valutazione dell'energia di deformazione e loro limiti di applicabilità;
- elementi di illuminotecnica;
- principali tecniche di simulazione computerizzata degli incidenti stradali, ai fini di sapere interpretare e valutare i dati di ingresso e di uscita e i metodi di calcolo utilizzati;
- principali metodologie di prova di crash su veicoli;

- principali metodologie di prove per valutare l'aderenza ruota/pavimentazione.

#### Abilità:

- applicare le leggi della fisica per l'analisi di un incidente stradale;
- individuare il tipo di urto con riferimento alle posizioni ed alle deformazioni dei veicoli;
- applicare le procedure per la valutazione dell'energia assorbita nelle deformazioni;
- valutare la compatibilità delle deformazioni rilevate tra i diversi veicoli coinvolti nel sinistro;
- valutare le caratteristiche di aderenza veicolo-pavimentazione;
- individuare il nesso causale nell'incidente.
- individuare le criticità ai fini della valutazione dell'attendibilità della ricostruzione del sinistro;

#### Competenze:

- redigere una relazione tecnica comprendente la ricostruzione dell'evento, l'individuazione dei comportamenti dei soggetti coinvolti, anche in relazione alle norme che regolano la circolazione stradale, l'individuazione dei fattori di rischio e delle cause dell'incidente con relativo nesso causale rispetto alle conseguenze.

### 4) Analisi guasti meccanici

#### Conoscenze:

- elementi del comportamento meccanico dei materiali e delle prove di caratterizzazione meccanica e fisica dei materiali;
- elementi di tecnologia meccanica;
- caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli e dei loro sistemi di sicurezza attiva e passiva;

#### Abilità:

- individuare l'influenza e la rilevanza causale sull'incidente di eventuali guasti a organi meccanici, a dispositivi elettrici o elettronici.

#### Competenze:

- redigere una relazione tecnica comprendente l'individuazione dei guasti e del loro relativo nesso causale rispetto alle conseguenze che hanno provocato l'incidente.

### 5) Analisi delle sollecitazioni sugli occupanti, delle lesioni e dei fattori umani

#### Conoscenze:

- elementi della biomeccanica delle lesioni e dei meccanismi di lesione e classificazioni dell'entità delle lesioni;
- fattori umani nella guida, loro influenza sui tempi di reazione caratteristiche della visione notturna, diurna e della visione prospettica in funzione della posizione, dell'altezza e della velocità.

**Abilità:**

- Schematizzare ed interpretare la dinamica degli occupanti;
- Valutare la compatibilità delle deformazioni rilevate e la tipologia delle lesioni;

**Competenze:**

- redigere una relazione tecnica comprendente la ricostruzione dell'evento, l'individuazione dei comportamenti dei soggetti coinvolti, anche in relazione alle norme che regolano la circolazione stradale, l'individuazione dei fattori di rischio e delle cause dell'incidente con relativo nesso causale rispetto alle conseguenze.

**Conclusioni**

E' doveroso ribadire che nel processo, e specialmente in quello penale, la figura del "Ricostruttore di incidenti stradali" assume una importanza significativa e dunque è doveroso che chi ha le competenze ed il dovere di guarire i processi dai mali che li affliggono faccia una serie riflessione anche su quanto sia importantemente garantire che, per questa materia) gli ausiliari dei Giudici siano soltanto coloro che realmente posseggano CONOSCENZE, ABILITÀ E COMPETENZE ASSOCIATE ALL'ATTIVITÀ PROFESSIONALE DEL RICOSTRUTTORE DI INCIDENTI STRADALI. Tali competenze devono essere verificate dal Presidente del Tribunale non attraverso una semplice dichiarazione di colui che aspira ad essere iscritto ma attraverso mezzi idonei a verificare la VERIDICITA' delle affermazioni fatte.



## Incidenti Stradali

# Lettura del cronotachigrafo digitale: un esempio pratico

La normativa prevede che debbano essere dotati di cronotachigrafo omologato e correttamente funzionante:

- i veicoli adibiti al trasporto di merci di massa massima ammissibile superiore a 3,5 tonnellate compresi eventuali rimorchi o semirimorchi (cronotachigrafo digitale se immatricolati a partire dal 1.5.2006)
- i veicoli adibiti al trasporto di passeggeri che, in base al tipo di costruzione e all'attrezzatura, sono atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente e destinati a tal fine (cronotachigrafo digitale se immatricolati a partire dal 1.5.2006).

Quindi dal 1/05/2006 il dispositivo di controllo per la verifica della condotta di guida dei conducenti di mezzi pesanti è di tipo digitale. L'apparecchio elettronico registra ogni attività compiuta a bordo del veicolo su una carta tachigrafica inserita in esso (smart card) e consente di identificare il soggetto che opera con il tachigrafo. Esso oltre a registrare il tempo e luogo di inizio e fine viaggio, le condizioni di guida, le anomalie e i guasti dell'apparecchio, consente di leggere la velocità e la distanza percorsa del mezzo lungo il suo tragitto.

Il dispositivo è composto da una memoria digitale e da una tessera magnetica personale, la carta tachigrafica (smart card), con i dati del conducente. Nella carta tachigrafica sono memorizzate tutte le informazioni sul luogo di partenza e sulle caratteristiche del veicolo, insieme alle ore di guida e di riposo dell'autista. Questo strumento permette di controllare eventualmente anche le attività dei conducenti che si alternano alla guida dello stesso autocarro. I dati sul mezzo sono conservati per un anno, mentre il badge dell'autotrasportatore registra tutte le attività degli ultimi 28 giorni.

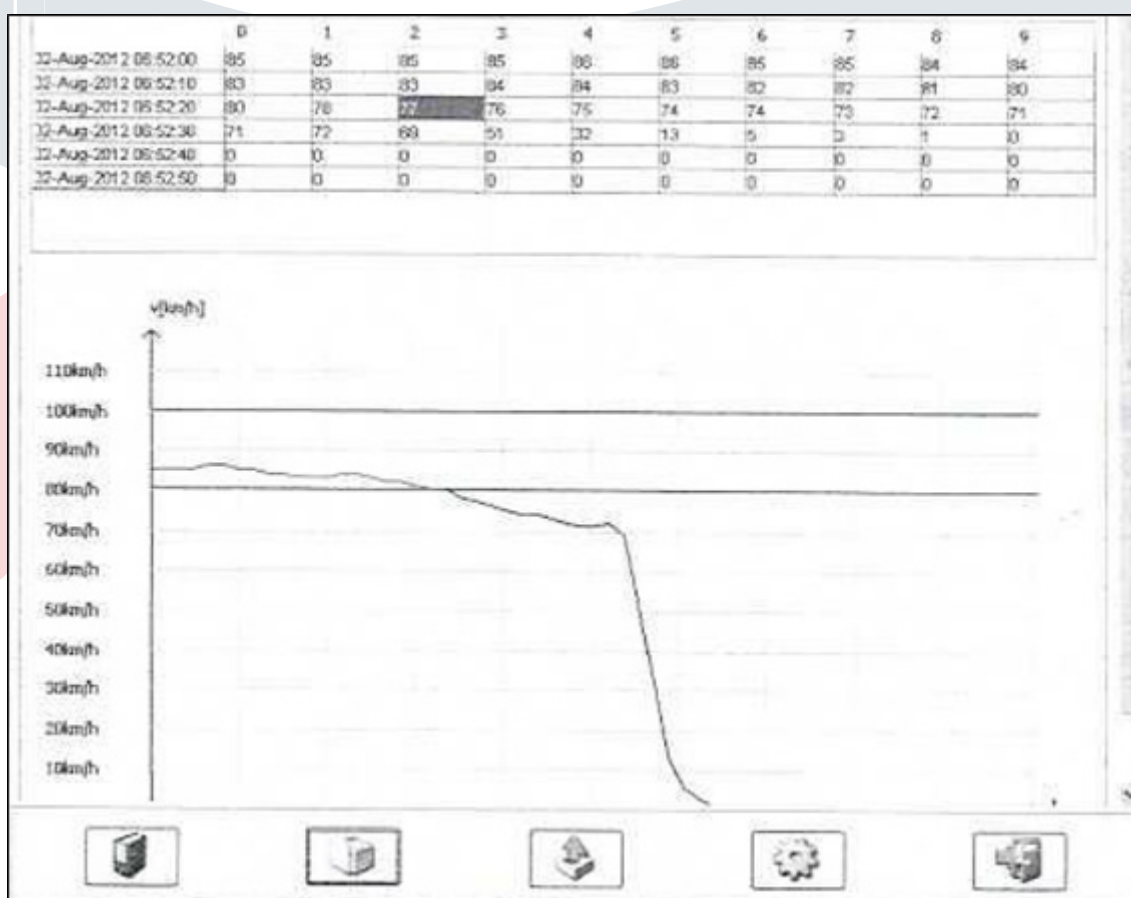
Esso risulta utile, per il tecnico ricostruttore di incidenti stradali nel momento in cui gli viene sottoposto un documento di report dei dati estrapolato dalla lettura del cronotachigrafo al fine di leggere, ad esempio, la velocità tenuta da un autocarro negli istanti precedenti e/o successivi ad un sinistro stradale in cui è coinvolto.

Nell'esempio che segue, è stato interpretato il report digitale del cronotachigrafo di un mezzo

pesante estratto in occasione di un sinistro stradale che l'ha coinvolto. La trattazione ha origine dalla lettura dello schizzo di campagna redatto dai verbalizzanti e presente nel verbale degli accertamenti tecnici del sinistro stradale.

La P.G. intervenuta rileva sul manto stradale una marcata traccia di frenata pari a 20 metri.

Allegato al verbale è presente il report del cronotachigrafo digitale che di seguito si riporta:

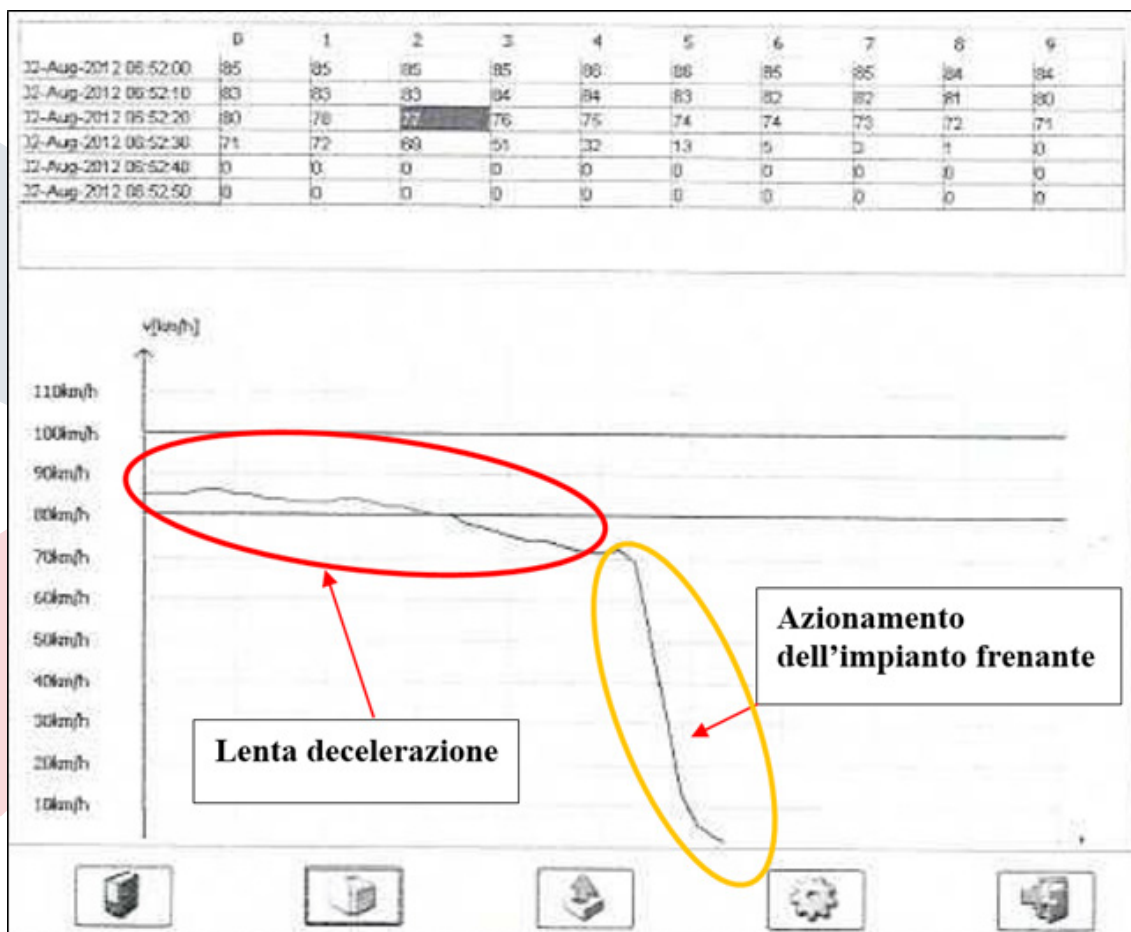


Da una prima veloce lettura del report si intuisce che ci siano state due decelerazioni distinte del mezzo: una più “dolce” e un’altra più marcata (dovuta presumibilmente all’azionamento dell’impianto frenante).

Cosa possiamo estrarre dalla lettura del report?

La tabella in alto è molto significativa e ci consente di ottenere secondo per secondo le varie velocità tenute dall’autocarro.

In particolare, essa è divisa in 10 colonne che



	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
08:52:00	85	85	85	85	86	86	85	85	84	84
08:52:10	83	83	83	84	84	83	82	82	81	80
08:52:20	80	78	77	76	75	74	74	73	72	71
08:52:30	71	72	69	51	32	13	5	0	0	0
08:52:40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:52:50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

rappresentano intervalli di 1 secondo e le righe sono rappresentative di intervalli di 10 secondi. Quindi, dalla tabella è possibile estrarre due fattori importanti per conoscere il moto dell'auto-carro fino alla sua posizione di quiete.

I due fattori che si estrapolano dalla lettura della tabella sono:

- i valori di velocità per ogni secondo;
- gli intervalli temporali direttamente collegati a detti valori di velocità.

Quindi, conoscendo i valori delle velocità secondo per secondo e gli intervalli temporali è possi-

bile calcolare, attraverso le formule matematiche del moto uniformemente decelerato il valore di decelerazione dell'autocarro e la distanza che lo separa dalla quiete secondo per secondo.

Nota bene: il moto è supposto uniformemente decelerato in ogni intervallo da 1 secondo, se considerassi il moto nel macrointervallo di più secondi esso non sarebbe uniformemente decelerato. Andando a ritroso, dalla posizione in quiete dell'autocarro fino alla velocità iniziale di 85 km/h avremo le seguenti sequenze.

L'autocarro viaggia a 85 km/h circa 450 metri (somma dei  $\Delta s$ ) prima del suo posizionamento in quiete.

	1	2	3	4	5	6	7	8		
$\Delta s$	0.69	2.50	6.25	11.53	16.67	19.58	30.93	358.84	m	
a	-1.39	-2.22	-5.28	-5.28	-5.00	-0.83	-0.83	-0.15	m/s <sup>2</sup>	
$\Delta t$	1	1	1	1	1	1	1.5	16	sec	
t = 0 s	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
v'	0.00	5.00	13.00	32.00	51.00	69.00	72.00	76.48	85.00	km/h
$\Delta v$	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	km/h
v	0.00	5.00	13.00	32.00	51.00	69.00	72.00	76.48	85.00	km/h
si-E	0.69	3.19	9.44	20.97	37.64	57.22	88.15	446.99	m	
ti-E	1.00	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.50	23.50	sec	

La sua velocità diminuisce con decelerazione media irrilevante (-0.15 m/s<sup>2</sup>) fino ad arrivare, in circa 16 s, a 76 km/h quando il conducente intuisce la turbativa. Nell'intervallo temporale tra l'istante in cui il conducente intuisce il pericolo e l'istante in cui frena trascorrono circa 1,5 s (tempo psicotecnico); in questo intervallo temporale, compie circa 31 metri con minima decelerazione (0.83 m/s<sup>2</sup>).

	1	2	3	4	5	6	7	8		
$\Delta s$	0.69	2.50	6.25	11.53	16.67	19.58	30.93	358.84	m	
a	-1.39	-2.22	-5.28	-5.28	-5.00	-0.83	-0.83	-0.15	m/s <sup>2</sup>	
$\Delta t$	1	1	1	1	1	1	1.5	16	sec	
t = 0 s	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
v'	0.00	5.00	13.00	32.00	51.00	69.00	72.00	76.48	85.00	km/h
$\Delta v$	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	km/h
v	0.00	5.00	13.00	32.00	51.00	69.00	72.00	76.48	85.00	km/h
si-E	0.69	3.19	9.44	20.97	37.64	57.22	88.15	446.99	m	
ti-E	1.00	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.50	23.50	sec	

Trascorso il tempo psicotecnico di 1,5 s l'autocarro decelera bruscamente per 6 secondi.

	1	2	3	4	5	6	7	8	
$\Delta s$	0.69	2.50	6.25	11.53	16.67	19.58	30.93	358.84	m
a	-1.39	-2.22	-5.28	-5.28	-5.00	-0.83	-0.83	-0.15	m/s <sup>2</sup>
$\Delta t$	1	1	1	1	1	1	1.5	16	sec
t = 0 s	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
v'	0.00	5.00	13.00	32.00	51.00	69.00	72.00	76.48	85.00 km/h

Le tracce di frenata di circa 20 metri, impresse sull'asfalto dal camion, iniziano quando la velocità dell'autocarro è di circa 51 km/h perché la decelerazione corrispondente è massima e quindi ciò giustifica i segni gommosi sull'asfalto (segnalati dai verbalizzanti).

	1	2	3	4	5	6	7	8	
$\Delta s$	0.69	2.50	6.25	11.53	16.67	19.58	30.93	358.84	m
a	-1.39	-2.22	-5.28	-5.28	-5.00	-0.83	-0.83	-0.15	m/s <sup>2</sup>
$\Delta t$	1	1	1	1	1	1	1.5	16	sec
t = 0 s	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
v'	0.00	5.00	13.00	32.00	51.00	69.00	72.00	76.48	85.00 km/h
$\Delta v$	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00 km/h
v	0.00	5.00	13.00	32.00	51.00	69.00	72.00	76.48	85.00 km/h
si-E	0.69	3.19	9.44	20.97	37.64	57.22	88.15	446.99	m
ti-E	1.00	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.50	23.50	sec

Si nota che, nel momento in cui il conducente dell'autocarro intuisce la turbativa viaggiava ad una velocità di circa 76 km/h e si trova a circa 88 metri (somma dei delta s) dal punto in cui si arresta.

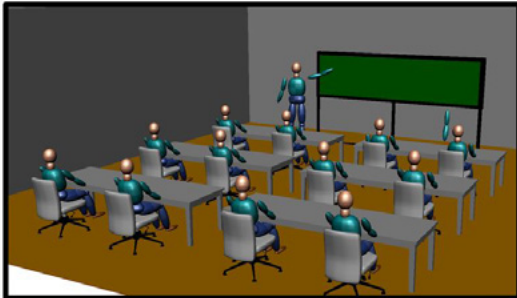
	1	2	3	4	5	6	7	8	
$\Delta s$	0.69	2.50	6.25	11.53	16.67	19.58	30.93	358.84	m
a	-1.39	-2.22	-5.28	-5.28	-5.00	-0.83	-0.83	-0.15	m/s <sup>2</sup>
$\Delta t$	1	1	1	1	1	1	1.5	16	sec
t = 0 s	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
v'	0.00	5.00	13.00	32.00	51.00	69.00	72.00	76.48	85.00 km/h
$\Delta v$	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00 km/h
v	0.00	5.00	13.00	32.00	51.00	69.00	72.00	76.48	85.00 km/h
si-E	0.69	3.19	9.44	20.97	37.64	57.22	88.15	446.99	m
ti-E	1.00	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.50	23.50	sec





**CORSI  
DALLO STUDIO**

## Corso Primi Passi “PC-Crash Modulo 1”



Gaetano Esposito & Partner STUDIO TECNICO

Academy Infortunistica Stradale  
Formazione continua

**! CORSO IN PRESENZA !**

**PRIMI PASSI  
PC-CRASH  
MODULO 1**

[www.gaetanoesposito.org](http://www.gaetanoesposito.org) [www.academyinfortunisticastradale.it](http://www.academyinfortunisticastradale.it) [info@gaetanoesposito.org](mailto:info@gaetanoesposito.org)

Riprende la erogazione dei corsi PRIMI PASSI in presenza (**Primi passi per usare PC-CRASH – Modulo 1**) il primo di una serie di corsi che hanno l’obiettivo di fornire strumenti di conoscenza a chi lavora nel settore della infortunistica stradale con particolare riguardo a chi opera nel settore delle consulenze tecniche sia come consulente del Giudice, sia come consulente di parte e sia come perito fiduciario.

Molti lamentano di non avere tempo per formarsi e aggiornarsi e curano il proprio sapere in modo autodidattico. Noi pensiamo che studiare in gruppo sia meno noioso e porta risultati migliori.

La diffusione sempre più capillare dei computer, la sempre maggiore offerta di software specifici, ha messo in campo strumenti di lavoro che aiutano la nostra professione: NOI VORREMMO CHE TU CI DESSI L’OCCASIONE DI DIMOSTRARTELO. E per questo ti invitiamo a conoscere, ed usare, quegli strumenti che da tempo hanno migliorato la qualità della nostra vita consentendoci di conseguire buoni risultati.

Se pensi che quegli strumenti possano essere utili anche a te vieni a provare. Per una sessione di 4 ore di corso utilizzando, sul tuo computer, il PC-Crash.

Sul tuo PC verrà installato il sw PC-Crash 14.0 e le sagome dei veicoli presenti nelle esercitazioni che proporremo.

Potrai continuare ad utilizzare le funzioni disegno del programma anche dopo il corso.

## **CORSO DI 4 ORE IN PRESENZA**

13/01/2023

La sede è in via di definizione

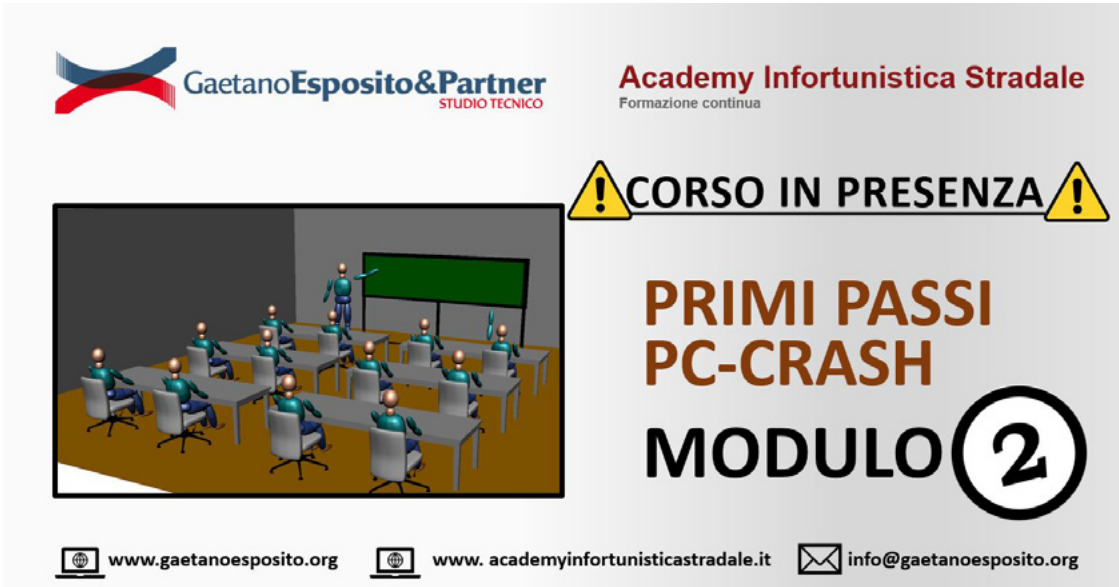
Programma del Corso

- Importare e scalare i bitmap
- Importare e modificare sagome 2D
- Elaborare fotografie di veicoli con stecca metrica
- Importare ed elaborare immagini veicoli pre-misurati presenti nella banca dati recon-data.
- Impostare la sovrapposizione dei bitmap per la compatibilità delle altezze.
- Compatibilità delle altezze utilizzando i vari tipi di file disegno.
- Rappresentazione grafica luogo del sinistro
- Importare i veicoli e modificarne le caratteristiche
- Utilizzare il menu “Preferenze Refresh” per abilitare/disabilitare la visualizzazione di elementi a schermo
- Utilizzare l’ambiente 3D: ruotare e muovere la telecamera e salvare filmati assegnando il punto di vista del conducente.
- Esercitazioni pratiche

A chi è rivolto

- Periti industriali
- Periti assicurativi
- Geometri
- Ingegneri

## Corso Primi Passi “PC-Crash Modulo 2”



**Academy Infortunistica Stradale**  
Formazione continua

**! CORSO IN PRESENZA !**

**PRIMI PASSI  
PC-CRASH  
MODULO 2**

[www.gaetanoesposito.org](http://www.gaetanoesposito.org) | [www.academyinfortunisticastradale.it](http://www.academyinfortunisticastradale.it) | [info@gaetanoesposito.org](mailto:info@gaetanoesposito.org)

Riprende la erogazione dei corsi PRIMI PASSI in presenza (**Primi passi per usare PC-CRASH – Modulo 2**) il secondo di una serie di corsi che hanno l’obiettivo di fornire strumenti di conoscenza a chi lavora nel settore della infortunistica stradale con particolare riguardo a chi opera nel settore delle consulenze tecniche sia come consulente del Giudice, sia come consulente di parte e sia come perito fiduciario.

Molti lamentano di non avere tempo per formarsi e aggiornarsi e curano il proprio sapere in modo autodidattico. Noi pensiamo che studiare in gruppo sia meno noioso e porta risultati migliori.

La diffusione sempre più capillare dei computer, la sempre maggiore offerta di software specifici, ha messo in campo strumenti di lavoro che aiutano la nostra professione: NOI VORREMMO CHE TU CI DESSI L’OCCASIONE DI DIMOSTRARTELO. E per questo ti invitiamo a conoscere, ed usare, quegli strumenti che da tempo hanno migliorato la qualità della nostra vita consentendoci di conseguire buoni risultati.

Se pensi che quegli strumenti possano essere utili anche a te vieni a provare. Per una sessione di 4 ore di corso utilizzando, sul tuo computer, il PC-Crash.

Sul tuo PC verrà installato il sw PC-Crash 14.0 e le sagome dei veicoli presenti nelle esercitazioni che proporremo.

Potrai continuare ad utilizzare le funzioni disegno del programma anche dopo il corso.

### **CORSO DI 4 ORE IN PRESENZA**

**10/02/2023**

La sede è in via di definizione

#### Programma del Corso

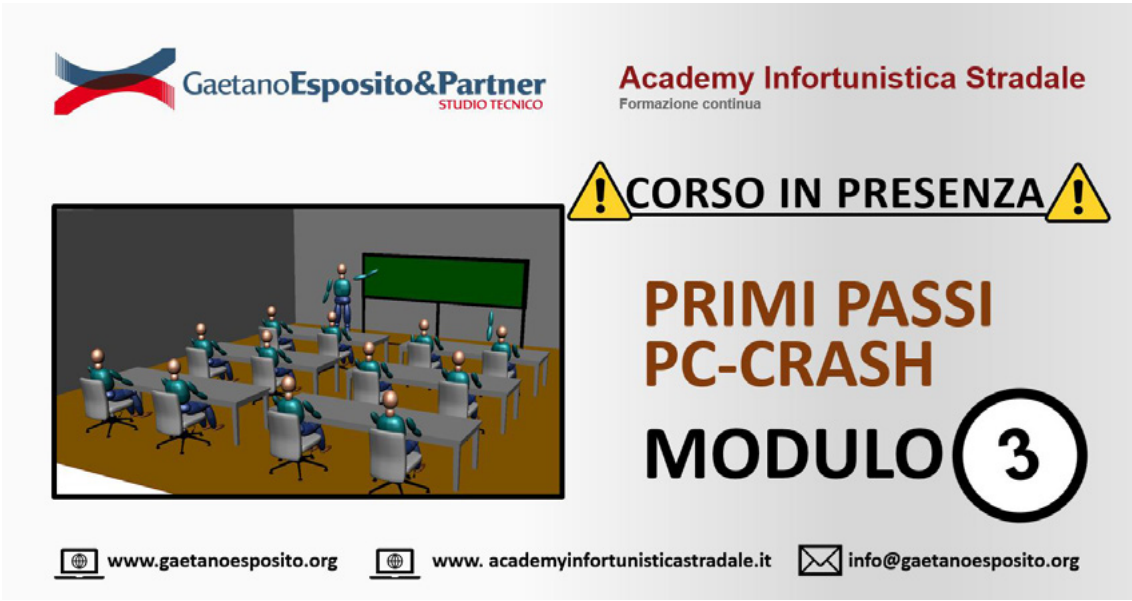
- Costruire semplici elementi 3D (marciapiedi, scarpata, muro, case, alberi)
- Ricavare la planimetria del luogo del sinistro da Google Earth e riportare sulla planimetria le misure dei verbalizzanti.
- Disegnare elementi di interesse sulla planimetria (es. detriti, tracce, etc)
- Analisi dei danni ai veicoli e delle modalità di collisione
- Modificare i dati dei veicoli (es. massa, pneumatici etc)
- Assegnare disegni ai veicoli (sia 2D e 3D)
- Rappresentazione grafica delle deformazioni ai veicoli
- Definizione ed assegnazione delle posizioni di quiete dei veicoli
- Impostare le condizioni iniziali dei veicoli e muoverli sul piano di lavoro
- Impostazione delle sequenze (es. frenata post-urto etc.)
- Impostare traiettorie di arrivo all'urto e calcoli cinematici.
- Casi studio

#### A chi è rivolto

- Periti industriali
- Periti assicurativi
- Geometri
- Ingegneri



## Corso Primi Passi “PC-Crash Modulo 3”



Gaetano Esposito & Partner  
STUDIO TECNICO

Academy Infortunistica Stradale  
Formazione continua

! CORSO IN PRESENZA !

PRIMI PASSI  
PC-CRASH  
MODULO 3

[www.gaetanoesposito.org](http://www.gaetanoesposito.org) [www.academyinfortunisticastradale.it](http://www.academyinfortunisticastradale.it) [info@gaetanoesposito.org](mailto:info@gaetanoesposito.org)

Riprende la erogazione dei corsi PRIMI PASSI in presenza (**Primi passi per usare PC-CRASH – Modulo 3**) il terzo di una serie di corsi che hanno l’obiettivo di fornire strumenti di conoscenza a chi lavora nel settore della infortunistica stradale con particolare riguardo a chi opera nel settore delle consulenze tecniche sia come consulente del Giudice, sia come consulente di parte e sia come perito fiduciario.

Molti lamentano di non avere tempo per formarsi e aggiornarsi e curano il proprio sapere in modo autodidattico. Noi pensiamo che studiare in gruppo sia meno noioso e porta risultati migliori.

La diffusione sempre più capillare dei computer, la sempre maggiore offerta di software specifici, ha messo in campo strumenti di lavoro che aiutano la nostra professione: NOI VORREMMO CHE TU CI DESSI L’OCCASIONE DI DIMOSTRARTELO. E per questo ti invitiamo a conoscere, ed usare, quegli strumenti che da tempo hanno migliorato la qualità della nostra vita consentendoci di conseguire buoni risultati.

Se pensi che quegli strumenti possano essere utili anche a te vieni a provare. Per una sessione di 4 ore di corso utilizzando, sul tuo computer, il PC-Crash.

Sul tuo PC verrà installato il sw PC-Crash 14.0 e le sagome dei veicoli presenti nelle esercitazioni che proporremo.

Potrai continuare ad utilizzare le funzioni disegno del programma anche dopo il corso.

### **CORSO DI 4 ORE IN PRESENZA**

**24/02/2023**

La sede è in via di definizione

- Programma del Corso
- Ottimizzazione manuale: modifica dei vari parametri per ottenere la soluzione ottimale
- Utilizzo dell'ottimizzatore automatico
- Analisi delle incertezze
- Uso delle tabelle e dei diagrammi post urto
- Analisi della fase pre-urto
- Verificare la correttezza di una ricostruzione e come identificare una ricostruzione errata.
- Impostazione della relazione tecnica
- Stampa della planimetria in scala

A chi è rivolto

- Periti industriali
- Periti assicurativi
- Geometri
- Ingegneri



# NEWS E APPROFONDIMENTI

**24**ORE  
PROFESSIONALE

## CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI

# Autovelox: vanno tutti tarati e verificati

di Marina Crisafi, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 8 dicembre 2022

Tutti gli autovelox vanno tarati e verificati periodicamente e all'amministrazione non basta presentare certificazioni di omologazione e conformità delle apparecchiature per considerare valida la multa. È quanto affermato dalla Cassazione (ordinanza n. 33414/2022) che conferma così il cambio di rotta avvenuto dopo la sentenza della Consulta del 2015 accogliendo il ricorso di un automobilista.

### La vicenda

La vicenda origina dal verbale di contestazione di una sanzione pecuniaria irrogata al ricorrente per violazione dell'articolo 142 comma Cds. L'uomo vedeva annullato il verbale dal giudice di prime cure ma proponeva appello in tribunale lamentando la compensazione delle spese di lite nonché l'erroneità della sentenza fondata sul difetto di taratura dell'autovelox.

Il Tribunale di Avellino accoglieva l'appello incidentale ma rigettava quello principale, osservando che non spetta all'amministrazione fornire prova in giudizio della taratura ed efficienza delle apparecchiature elettroniche: al contrario, è l'opponente che deve fornire la prova di difetti di funzionamento. Per il giudice d'appello, "né il Cds né il suo regolamento di attuazione impongono che il verbale di accertamento debba contenere l'attestazione di funzionalità. È anche vero che, per le apparecchiature munite di omologazione, l'efficacia probatoria dell'apparecchiatura opera fino a quando venga accertato, nel caso concreto, il difetto di costruzione, installazione o funzionamento del dispositivo".

Il ricorrente adiva quindi il Palazzaccio lamentando che la decisione impugnata non aveva applicato i principi della Corte Costituzionale, della Cassazione e dei giudici di merito in materia, circa l'obbligo dell'amministrazione comunale di provvedere all'effettuazione dei controlli per assicurare il corretto funzionamento degli apparecchi di controllo della velocità.

### La decisione

La seconda sezione civile gli dà ragione. Il tribunale, infatti, per i giudici di piazza Cavour ha fatto malgoverno dell'onere della prova poiché la Cassazione ha mutato orientamento in merito all'interpretazione e applicazione del censurato articolo 45 Cds.

Prima dell'intervento della Corte costituzionale, infatti, ricordano dalla S.C., "prevaleva un

orientamento nel senso che detta norma esonererebbe i soggetti utilizzatori dall'obbligo di verifiche periodiche di funzionamento e di taratura delle apparecchiature impiegate nella rilevazione della velocità”.

A seguito della sentenza della Consulta (n. 113/2015), invece, “deve ritenersi affermato il principio per cui tutte le apparecchiature di misurazione della velocità (che è elemento valutabile e misurabile) devono essere periodicamente tarate e verificate nel loro corretto funzionamento, che non può essere dimostrato o attestato con altri mezzi quali le certificazioni di omologazione e conformità, risultando, peraltro, a tal fine sufficiente il certificato di taratura (cfr., ex plurimis, Cass. n. 27467/2022; n. 8695/2022)”.

Da qui l'accoglimento del ricorso e la parola passa al giudice del rinvio.



## CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI

# Fino a 130 km all'ora per le auto con guida autonoma di livello 3

di Maurizio Caprino, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi Plus Diritto", 6 dicembre 2022

Si fa più concreta la possibilità di condurre una vettura o un mezzo commerciale leggero senza tenere le mani sempre sul volante: i sistemi di assistenza al conducente di livello 3, che stanno arrivando sul mercato del nuovo, potranno funzionare fino ai 130 km/h, contro i 60 km/h imposti sinora. Ma tutto può essere limitato da eventuali normative nazionali.

Sono passati sei mesi dall'approvazione dell'emendamento al Regolamento Unece n. 157, che entrerà in vigore a gennaio e ha portato il limite a 130 km/h, lasciando immutati gli altri vincoli (si vedano la scheda sotto e «Il Sole 24 Ore» dell'8 febbraio e del 5 luglio) all'attivazione piena del livello 3.

Essa consiste sì nel demandare la guida ai sistemi di bordo senza che il conducente presti attenzione alla strada e al traffico, ma a condizione che egli rimanga sempre in grado di riprendere subito il controllo del veicolo quando è necessario (circostanze in cui normalmente saranno gli stessi sistemi ad allertarlo).

«Resta da chiedersi - dice Carla Piccitto, avvocato dello studio legale internazionale Dentons, tra le autrici della *Global guide to autonomous vehicles* redatta dallo stesso studio - se a questo avanzamento in sede Onu per uniformare le regole, fissando per il livello 3 requisiti che lo rendano ben fruibile all'utenza, corrisponderà presto un intervento da parte del legislatore nazionale per adeguare le infrastrutture stradali e viabilistiche del nostro Paese e far sì che si pongano le basi per consentire alla guida automatizzata di diffondersi in concreto».

Il ministero delle Infrastrutture, interpellato dal Sole 24 Ore, ha confermato che sta studiando il problema, come già dichiarato un anno fa. Ma ora appare chiaro che i tempi non saranno brevi: si parla di rivisitare il Codice della strada alla luce del progresso tecnologico. Ciò lascia capire che si tratterebbe di una miniriforma, cosa per la quale l'esperienza suggerisce che l'iter parlamentare non sarà snello.

Nel frattempo, il ministero precisa che il Regolamento 157 è applicabile anche in Italia: è stato firmato anche dalla Ue e non contrasta con l'articolo 46 del Codice della strada (quello che defi-

nisce i veicoli come macchine «guidate dall'uomo») perché il conducente resta sempre necessario e cambia solo il suo ruolo (deve non solo saper guidare ma anche interfacciarsi con i sistemi di guida automatica). Così l'Italia (come ogni altro Paese) potrebbe rifiutare immatricolazione e messa in circolazione di veicoli di livello 3 solo nell'improbabile ipotesi in cui ne dimostrasse la pericolosità.

A parte questa ipotesi, il Regolamento 157 prevede che, quando omologa un suo modello, la casa automobilistica deve dichiarare quali sono i Paesi dei quali il sistema di guida automatica rispetta le regole. Dato che per ora l'Italia non ha posto vincoli nazionali, i costruttori hanno la possibilità di immettere in vendita propri modelli con livello 3.

Qualcuno ipotizza che in Italia il loro uso possa essere limitato alle autostrade e a quelle superstrade che, essendo parte della rete europea Ten-T, nei prossimi anni diventeranno smart road (strade connesse coi veicoli in transito). Ma è ancora presto per fare simili ipotesi.

#### **IL MANTENIMENTO AUTOMATICO DI CORSIA**

##### **La novità**

L'innalzamento da 60 a 130 km/h della velocità massima alla quale può essere impiegato un sistema tutto automatico di mantenimento della corsia (Alks, che è la guida assistita di livello 3, un passo verso il livello 5, cioè la guida totalmente autonoma) è stato deciso dal Forum mondiale per l'armonizzazione dei regolamenti sui veicoli (organismo intergovernativo permanente nel sistema Onu), con un emendamento al Regolamento Unece n. 157, pubblicato nel 2021.

##### **Gli altri vincoli**

Invariate le altre condizioni poste dal Regolamento al livello 3:

- rispettare le regole di circolazione di ciascun Paese
- possibilità di utilizzo solo su strade in cui è vietato il passaggio di pedoni e ciclisti e che, per progettazione, sono dotate di una separazione fisica che divide il traffico che si muove in direzioni opposte.

## CIRCOLAZIONE STRADALE - SINISTRI STRADALI

# Sinistro stradale: si procede con “indennizzo diretto” al trasportato che ha subito un danno

di Giampaolo Piagnerelli, Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi Plus Diritto”, 30 novembre 2022

*Non sussiste risarcimento - ex articolo 141 del codice delle assicurazioni - se l'incidente è avvenuto per caso fortuito*

“L'azione diretta prevista dall'articolo 141 del codice delle assicurazioni in favore del terzo trasportato è aggiuntiva rispetto alle altre azioni previste dall'ordinamento e mira ad assicurare al danneggiato una tutela rafforzata, consentendogli di agire nei confronti dell'assicuratore del vettore e di ottenere il risarcimento del danno a prescindere dall'accertamento della responsabilità dei conducenti dei veicoli coinvolti, fatta salva la sola ipotesi del sinistro causato da caso fortuito”. Questo il significativo principio di diritto enunciato dalle Sezioni unite della Cassazione con la sentenza n. 35318/22.

**L'articolo 141 del codice delle assicurazioni.** Secondo i Supremi giudici la speciale forma di tutela prevista dall'articolo 141 del codice delle assicurazioni prevede la tutela del terzo trasportato che abbia riportato un danno, che non sia dovuto a caso fortuito. E il risarcimento spetta anche se nel sinistro non sono coinvolti due o più automezzi. Quindi la vittima trasportata ha sempre e comunque diritto al risarcimento integrale del danno, quale che ne sia la veste e la qualità, non derivando particolari problemi che il danneggiato sia al contempo proprietario del veicolo.

Tuttavia - si legge nella sentenza - deve essere esclusa la tutela assicurativa in favore del conducente responsabile di un illecito da cui siano derivati danni a un parente in quanto si tratterebbe di un risarcimento del danno che si è “autoprodotto” (questo è proprio il caso sottoposto alla Cassazione e cioè il marito si era reso protagonista di un sinistro stradale a seguito del quale la moglie trasportata era deceduta).

Ovvio per la Cassazione non risarcire (con l'articolo 141 del codice delle assicurazioni al marito) i danni in quanto verrebbe a essere privato di significato il principio *vulneratus ante omnia reficiendus* (che evidentemente non può essere invocato - come pretende il marito - dal conducente responsabile del sinistro per l'ovvia ragione che questi è il *vulnerans* e non il *vulneratus*).

## **CIRCOLAZIONE STRADALE - INCIDENTE STRADALE**

# **Incidente stradale: niente presunzione di corresponsabilità se uno dei due veicoli commette infrazioni**

di Giampaolo Piagnerelli, Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi Plus Diritto”, 28 novembre 2022

Il giudice - in caso di incidente stradale - può decretare la responsabilità di uno dei due soggetti coinvolti nel sinistro non solo in maniera diretta - ossia consultando tutte le risultanze derivanti dal verbale - ma anche indirettamente. Secondo quest'ultima modalità, infatti, il giudice valutando i profili di responsabilità di un guidatore (sentenza n. 34895/2022) - che aveva invaso con il suo veicolo l'opposta corsia di marcia e non aveva concesso la precedenza mezzi che procedevano lungo di essa - deve decretare, in presenza di questi comportamenti scorretti, la responsabilità esclusiva del conducente coinvolto.

### **Il principio di diritto dalla Suprema corte**

La Cassazione a tal proposito ha enunciato il principio di diritto secondo cui «in caso di scontro tra veicoli, l'accertamento della colpa esclusiva di uno dei conducenti e della regolare condotta di guida dell'altro, idonea a liberare quest'ultimo dalla presunzione di concorrente responsabilità fissata in via sussidiaria dall'articolo 2054, comma 2, del codice civile, nonché dell'onere di provare di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno, può essere effettuato acquisendo tale prova liberatoria non necessariamente in modo diretto, ovvero attraverso la dimostrazione della conformità del suo contegno di guida alle regole della circolazione stradale o di comune prudenza, ma anche indirettamente, ovvero tramite il riscontro del collegamento eziologico esclusivo o assorbente dell'evento dannoso col comportamento dell'altro conducente».

### **I criteri per l'esclusione del concorso di colpa**

Si legge, infatti, nella sentenza della Suprema corte che l'esclusione del concorso di colpa nello scontro tra veicoli in base ai quali la presunzione di pari responsabilità prevista dall'articolo 2054, comma 1, del codice civile è esclusa qualora sussistano due elementi: uno negativo, di non aver violato norme del codice della strada, e l'altro positivo, di aver dimostrato anche mediante prove indirette, l'assenza assoluta di una reale possibilità di evitare l'incidente. Di conseguenza, dalla decisione emerge che il concorso di colpa può essere escluso se i due veicoli non hanno tenuto lo stesso comportamento, ma se uno dei due conducenti si è reso protagonista di varie infrazioni, a quel punto è evidente che la responsabilità indirettamente va assegnata a tavolino al veicolo in difetto.

## CIRCOLAZIONE STRADALE - SINISTRI STRADALI

# Sinistri stradali, il proprietario si presume alla guida

di Francesco Machina Grifeo, Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi Plus Diritto”, 20 novembre 2022

*Lo ha chiarito la Corte di cassazione, ordinanza n. 30723/2022, con riguardo ai casi in cui non è possibile accertare chi fosse effettivamente al volante. Il terzo all'interno della autovettura deve essere considerato come terzo trasportato*

Se a bordo del veicolo coinvolto nel sinistro vi era il proprietario, o altro soggetto affiatario del veicolo, allora si presume che fosse lui il soggetto alla guida. Ai fini assicurativi, dunque il terzo all'interno della autovettura deve essere considerato come terzo trasportato. Lo ha chiarito la Corte di cassazione al termine di una lunga dissertazione normativa (ordinanza n. 30723/2022) accogliendo, con rinvio, il ricorso dei genitori di un ragazzo deceduto a causa di un tragico incidente. L'auto con dentro il giovane e la sua fidanzata, proprietaria della vettura, era precipitata in mare da una banchina portuale con il conseguente annegamento della coppia.

I corpi vennero trovati sollevati dai sedili “quasi a toccare il tetto in quanto privi di cinture di sicurezza”. Mentre il sedile del lato guida si trovava spostato in avanti e quello accanto invece aveva lo schienale reclinato. Sia il Tribunale che la Corte di appello negarono il risarcimento, chiesto in qualità di passeggero dagli eredi, perché non era stata fornita la prova che viaggiasse in qualità di terzo trasportato né quella della circolazione stradale al momento del sinistro. Al contrario per le Corti di merito, l'auto sarebbe stata ferma e la coppia ne avrebbe fatto un uso improprio avendola utilizzata per appartarsi, come prassi in quell'area.

La Terza sezione civile ha però completamente ribaltato il verdetto. Per prima cosa, spiega la Corte, i giudici hanno commesso un errore evidente, là dove hanno ritenuto che il veicolo “una volta fermatosi in sosta e senza che alcuno degli occupanti fosse più alla guida (intesa come guida funzionale all'effettivo movimento), non potesse ritenersi in circolazione”.

Il concetto di circolazione stradale, articolo 2054 cod. civ., infatti include anche la posizione di arresto del veicolo. Ne consegue che per l'operatività della garanzia per Rca è necessario che il veicolo, nel suo trovarsi sulla strada di uso pubblico o sull'area ad essa parificata. In questo senso, la manovra compiuta da chi si trovava alla guida per arrestare l'autovettura nella posizione di quiete, poi rivelatasi instabile, si sarebbe dovuta comprendere nella nozione di circolazione del veicolo. Allo stesso modo in quella nozione andava ricompreso lo stato del veicolo prima del suo tragico movimento.

Neppure rileva, e questo è un altro passaggio importante, che il sinistro sia avvenuto in un'area identificata come facente parte del demanio portuale e interdetta alla circolazione stradale ed adibita esclusivamente alle operazioni di ormeggio e disormeggio dei natanti. “La copertura assicurativa – afferma la Corte – comprende, a condizione che se ne dimostri l'operatività a favore di chi la invoca, anche la circolazione che sia avvenuta con una manovra di circolazione vietata e dunque su un'area su cui vi erano limitazioni di circolazione”.

La Cassazione precisano poi che il trasportato è considerato “terzo” rispetto all'assicurazione del veicolo su cui viaggiava “solo se il suo trasporto non avvenga come conducente e ciò perché il conducente del veicolo è il soggetto la cui condotta è coperta dall'assicurazione, sicché, dovendo valere l'assicurazione per un comportamento a lui ascrivibile, egli non può essere considerato “trasportato”. E dunque il terzo, o i suoi eredi, dovranno provare che egli si trovava in diversa posizione rispetto al posto di guida.

Ma cosa accade se il terzo allegghi che nel veicolo vi era il proprietario (o l'affidatario della vettura)? Ebbene il terzo deve comunque allegare se questi era anche lui trasportato o conduceva il veicolo. Ma se invece, per varie possibili ragioni, non è possibile accertare che era di fatto al volante, cosa accade?

Ebbene, afferma la Corte, in questi casi, va considerato che, “secondo l'*id quod plerumque accidit*, l'esistenza di una situazione di certezza sulla presenza a bordo (a) del soggetto che aveva la disponibilità del veicolo e, naturalmente, di una uguale certezza, sia circa il fatto che egli si trovasse nella condizione di idoneità legale a condurre il veicolo (cioè avesse la “patente di guida” in corso di validità), sia circa il fatto che non si trovasse in condizioni fisiche tali da non poter guidare il veicolo, ovvero (b) di un soggetto che da quello titolare della disponibilità del veicolo l'aveva di fatto ricevuta (trovandosi nelle condizioni legali e di fatto necessarie per poter guidare), si presta senza dubbio a giustificare un'inferenza necessaria”. E l'inferenza è nel senso che è da presumere che chi conduceva il veicolo dovesse essere proprio il soggetto proprietario o affidatario.

Per la Suprema corte si può dunque, affermare che, “allorquando un'azione risarcitoria venga esercitata contro l'assicuratore per la r.c.a. deducendo la morte di un soggetto che risulti essere stato a bordo di un veicolo in una situazione nella quale sia certo che a bordo di esso vi era anche il soggetto che aveva la disponibilità giuridica del veicolo stesso e che era idoneo sul piano legale e di fatto alla guida oppure un soggetto parimenti idoneo in questi due sensi, cui chi aveva quella disponibilità l'abbia affidata, qualora, all'esito dell'istruzione, risulti impossibile accertare positivamente chi conduceva il veicolo al momento del sinistro o comunque nell'ultima manovra inerente alla sua circolazione, si deve ritenere che conducente alla stregua dell'art. 2729, primo comma, c.c., fosse il titolare della disponibilità giuridica del veicolo o colui ai quale egli l'aveva affidata in fatto”.

“Ne consegue - prosegue il ragionamento - che a favore di chi abbia agito per il risarcimento del danno deducendo di essere stato a bordo del veicolo come terzo trasportato o a favore degli eredi che agiscano per il caso che egli sia venuto a mancare nel sinistro e abbiano dedotto la sua presenza come terzo trasportato, qualora risulti accertata la dedotta presenza a bordo del tito-

lare o dell'affidatario (provvisi di idoneità legale e di fatto alla guida), si deve ritenere raggiunta la prova dell'essere stato quel soggetto un terzo trasportato”.

Analogo principio, prosegue la Cassazione, va affermato nel caso in cui già il fatto storico *ab origine*, cioè come deducibile e dedotto da chi agisce, non riveli chi era alla guida del veicolo al momento della verifica del sinistro o nell'ultima manovra circolatoria causalmente rilevante, ed all'esito dell'istruzione risulti confermata l'impossibilità di accertare positivamente chi conducesse il veicolo in quel momento.

Del primo principio può avvalersi anche il trasportato sopravvissuto al sinistro: egli può invocare la suddetta presunzione e se essa, all'esito dell'istruzione, non venga smentita, dovrà ritenersi che conducente fosse il titolare della disponibilità del veicolo o colui cui il veicolo da detto titolare fosse stato affidato.

Tornando al caso specifico, di fronte all'accertata impossibilità di individuare positivamente se, al momento del parcheggio in sosta del veicolo, ultima manovra inerente alla circolazione, guidasse il *de cuius* oppure la proprietaria del veicolo), la Corte d'Appello di Palermo avrebbe dovuto considerare come terzo trasportato il *de cuius*, dovendosi presumere che la presenza a bordo della proprietaria inducesse la conclusione che la stessa fosse stata conducente del veicolo in quella manovra.



## CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI

# Scatta la multa se non viene esposta la targa di prova

di Marina Crisafi, Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi Plus Diritto”, 10 novembre 2022

*Per la Cassazione, la targa prova non esposta durante la circolazione del veicolo rende legittima la multa per omessa copertura assicurativa*

L'omessa esposizione della targa prova durante la circolazione del veicolo legittima la multa per mancata copertura assicurativa. È quanto afferma la sesta sezione civile della Cassazione (ordinanza n. 32174/2022) rigettando le obiezioni di una società rivenditrice di auto che aveva ricevuto diversi verbali di accertamento per violazione dell'articolo 193, commi 1 e 2 del Codice della strada.

### La vicenda

Nella vicenda, con una linea comune sia giudice di pace che tribunale respingono le doglianze della Srl avverso i verbali di accertamento elevati dalla polizia provinciale, con cui era stata accertata la violazione dell'articolo 193, commi 1 e 2 del codice della strada e comminata la sanzione amministrativa complessiva di quasi 3mila euro.

Il tribunale, in particolare, confermava la correttezza della statuizione con cui il giudice di pace aveva ritenuto che, per effetto della mancata esposizione della targa prova, confermata dalla documentazione fotografica in atti, la circolazione del mezzo era da considerarsi avvenuta senza la prescritta copertura assicurativa e che, di conseguenza, doveva ritenersi integrata la fattispecie prevista dall'articolo 193 Cds.

In effetti, osservava il tribunale, “la circolazione in difetto di esposizione della targa prova comporta la violazione dell'obbligo assicurativo, in quanto non permette di accertare che quello specifico veicolo, in quello specifico contesto temporale, circolasse munito di una specifica targa prova coperta da una specifica polizza assicurativa”.

### Il ricorso

La società adiva quindi la Cassazione, dolendosi del fatto che i giudici di merito avessero ritenuto che dall'omessa esposizione della targa prova discendesse automaticamente la mancanza di assicurazione del veicolo, senza, tuttavia, considerare che il fatto contestato con i verbali di accertamento opposti era consistito nella mancata esposizione della targa prova e non nella

mancanza della targa a bordo del veicolo. Sicché, osservava la Srl, in caso di targa non esposta ma a bordo del veicolo, la sanzione da applicare era quella specificamente prevista dall'articolo 2, comma 1, del Dpr n. 474/2001, che altrimenti non avrebbe avuto ragion d'essere. Per cui, erroneamente il tribunale in ordine al difetto di copertura assicurazione dalla mancata esposizione della targa prova, non aveva considerato che il fatto contestato, ossia la mancata esposizione della targa, è previsto e punito dalla norma specifica indicata, di cui all'articolo 2, comma 1, Dpr n. 474/2001.

### **La decisione**

Per gli Ermellini, tuttavia, i motivi sono infondati. Come già affermato dalla giurisprudenza di legittimità infatti, “a norma degli artt. 1 e 2 del Dpr n. 474 del 2001, la circolazione di un veicolo con targa di prova è subordinata sia all'esposizione della targa relativa sia all'esistenza dell'autorizzazione alla circolazione che ne garantisce la copertura assicurativa”.

Tale autorizzazione, nondimeno, proseguono dal Palazzaccio, “è utilizzabile per la circolazione di un solo veicolo per volta e deve essere tenuta a bordo dello stesso, sicché la mancanza del documento di autorizzazione e della targa di prova a bordo del veicolo - come accertato, nel caso di specie - integra gli estremi della illecita circolazione con veicolo privo della relativa carta (art. 93, comma 7, del codice della strada) e privo della copertura assicurativa (art. 193, comma 2, del codice della strada)”.

Né rileva che tale documentazione e la targa di prova si trovino nella sede o nella residenza del soggetto autorizzato o a bordo di altro veicolo contemporaneamente in circolazione, perché il dettato normativo prevede un illecito formale, di pura condotta, avente una finalità non tanto di repressione, quanto di prevenzione (cfr. *ex multis* Cass. n. 19432/2010).

Da qui il rigetto del ricorso e la condanna alle spese di lite.

## **CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI**

# **Sui viali urbani il Tutor rischia di diventare fuorilegge**

Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi”, 8 novembre 2022

I controlli della velocità media potrebbero essere di fatto impossibili sulle strade urbane di scorrimento (quelle a doppia carreggiata su cui il limite può arrivare a 70 km/h perché gli incroci sono solo semaforizzati e la sosta è consentita solo sulle complanari).

La bozza del decreto ministeriale che dovrebbe riordinare collocazione e uso di tutti i misuratori di velocità, atteso da oltre 12 anni perché previsto dalla legge 120/2010, prevede tre vincoli a Tutor e affini su queste strade: i controlli sarebbero consentiti solo se il limite è uguale su quasi tutto il tratto controllato (può variare solo sul 10% di esso) e se durante il percorso ci sono accessi e uscite da cui però non transita più del 10% del traffico (condizione ripresa da un vecchio parere e molto penalizzante in città). Inoltre, se il limite è sotto i 70, devono esserci «criticità di tracciato» o di larghezza della strada: altrimenti non si può installare un sistema di controlli della velocità media.

Se ne è discusso in Conferenza unificata il mese scorso e i Comuni, tramite l’Anci, si sono opposti. La bozza sarà quindi riesaminata nelle prossime sedute.

## CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI

# Calze da neve ora sono in regola ma solo se nuove

Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi”, 8 novembre 2022

*In arrivo un nuovo Dm con l'ok per omologazioni con l'ultima norma Uni*

Via libera all'uso delle calze da neve in alternativa alle gomme invernali e alle catene. Ma è un'apertura solo apparente: vale solo per le calze omologate con la nuova norma internazionale Uni En 16662-1:2020, mentre di fatto negli ultimi nove anni nessuno è stato multato perché utilizzava questi dispositivi comodi ed economici quando il fondo diventa scivoloso a causa di neve o ghiaccio.

La novità è riportata nella circolare del ministero dell'Interno, prot. 300/STRAD/1/35611/.U/2022, che riassume la questione e anticipa un nuovo Dm del Mit che potrà essere emanato solo da gennaio.

Il precedente D.m. sulla circolazione invernale obbliga a percorrere molti tratti con gomme “invernali” montate o con catene da usare all'occorrenza, ma la precedente norma tecnica su queste ultime (la Uni-11313) prendeva in considerazione solo i dispositivi in metallo e non quelli in tessuto - pur molto resistente - come le calze. La lacuna è stata colmata solo nel 2020, ma nel frattempo si poteva circolare lo stesso perché pendeva un ricorso al Consiglio di Stato (bocciato a maggio 2021) e il ministero aveva disposto di non applicare sanzioni.

## CIRCOLAZIONE STRADALE - SEGNALETICA

# Countdown obbligatori ma difficili da costruire

Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 8 novembre 2022

Rischia di rimanere solo teorico l'obbligo di dotare molti semafori di dispositivo countdown per il rosso e il giallo (si veda «il Sole 24 Ore» del 10 maggio): dopo la pubblicazione del Dm emanato dal Mit il 5 settembre, le due principali aziende del settore (hanno prodotto oltre il 90% dei semafori installati in Italia) hanno dichiarato per iscritto al ministero che alcune caratteristiche degli impianti previste dalla norma non sono tecnicamente realizzabili, senza però riuscire a ottenere alcuna deroga.

Il problema principale sta nel posizionamento dei display che indicano il tempo residuo di accensione delle luci: il Dm dispone che vadano installati di fianco alle luci, mentre le aziende chiedono di poterlo fare in verticale, sopra la luce del rosso.

Il motivo della richiesta è che nelle sperimentazioni condotte sinora il montaggio laterale richiederebbe modifiche ai semafori tali da non consentire più il rispetto della norma tecnica di settore (la En 12368) e farebbe perdere certificazioni e marcatura Ce.

Il Mit ha risposto facendo capire di non voler modificare il Dm, invitando a trovare altre soluzioni.

## CIRCOLAZIONE STRADALE - RCA

# Dalla guida autonoma alla scatola nera: i fronti aperti dalla tecnologia

di Andrea Codrino e Maurizio Hazan, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 8 novembre 2022

*Il digitale rende superate anche le attuali norme sulla denuncia dei sinistri*

Gli impatti delle tecnologie digitali stanno modificando in modo penetrante anche la disciplina della Rc auto. Il cantiere più in evidenza riguarda senza dubbio la disciplina della guida autonoma, ma restano in primo piano anche le questioni legate al contrasto delle frodi. Il problema della guida autonoma dovrà trovare probabilmente sistemazione con letture più elastiche delle disposizioni attuali, affiancando la responsabilità da Rc auto a quella da prodotto difettoso (articoli 115 e seguenti del Codice del consumo) oppure con interventi normativi più radicali (si veda «Il Sole 24 Ore» dell'8 marzo). In ottica anti-frode, la legge 124/2017 ha provato a modificare le regole di accertamento della dinamica del sinistro attribuendo - tra le altre cose - valore di prova legale (articolo 145-bis del Codice delle assicurazioni) alle risultanze dei dati registrati nella scatola nera. Dunque, la norma ha sottratto al giudice la facoltà di apprezzare liberamente tale prova. Con una eccezione: l'ipotesi di malfunzionamento dell'apparato. Sul fronte della scatola nera, al netto della perdurante mancanza della decretazione attuativa prevista dalla normativa, si deve anche ricordare che - come stabilito dal regolamento Ue 2019/2144 - c'è un obbligo di dotare di scatola nera i nuovi veicoli. Per esempio, riguardo alle autovetture, dal 6 luglio 2022, quelle di nuova omologazione devono averla di serie, mentre dal 7 luglio 2024 l'obbligo si estenderà anche a quelle di nuova immatricolazione.

Le evidenze raccolte dalla scatola nera potrebbero, peraltro, rivelare le attitudini di guida dei conducenti e costituire base per una seria, e davvero più meritocratica revisione dell'attuale, e ormai inadeguata, disciplina del bonus malus (da anni, ormai, la stragrande maggioranza degli assicurati è in prima classe). Ma il rapporto tra digitale e gestione analogica pone l'esigenza di adeguamenti più immediati e in aspetti che, seppure meno complessi da un punto di vista concettuale, hanno evidenti utilità anche per gli operatori del mercato. Tutti gli antichi approcci "paper-centrici" devono essere messi in discussione, lasciando spazio - anche sull'onda della normativa emergenziale in tempo di Covid - a un ragionato utilizzo del telematico in ogni forma di dialogo e confronto.

Si pensi al tema della denuncia di sinistro, ancora oggi troppo ancorata all'utilizzo dello strumento cartaceo, che non solo è "stonato" rispetto ai noti temi Esg e della green economy, ma anche spesso fonte di possibili errori di compilazione delle due copie e comunque spesso in concreto è gestito digitalmente.

**CIRCOLAZIONE STRADALE - RCA****Incidenti, le parole dei testimoni valgono meno se non ci sono foto**

di Andrea Codrino e Maurizio Hazan, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 8 novembre 2022

*La Cassazione appoggia la tesi rigorista perché oggi gli smartphone sono diffusi  
Il giudice non può sanare le deficienze probatorie sostituendosi a una parte*

La Cassazione lancia un ulteriore, e deciso, invito a trattare con rigore il tema dell'onere della prova che incombe su chi agisca per il risarcimento di un danno da sinistro stradale. Stavolta i giudici, nel valutare l'attendibilità dei testimoni portati dalle parti in causa, entrano nel campo dell'innovazione tecnologica (si veda anche l'articolo a destra), arrivando tra l'altro ad avallare il principio secondo cui, nell'era degli smartphone, non è "normale" che subito dopo l'incidente nessuno abbia scattato almeno una foto con il telefonino per documentare i danni.

Ciò va messo in relazione con il fatto che il ricorso a testimonianze più o meno compiacenti – fenomeno diffuso nelle controversie della circolazione stradale – rischia di distorcere, se non adeguatamente contrastato, il sistema della Rc auto. Sovraccaricandolo di costi indebiti (che finiscono per riverberarsi sui premi e dunque sulle tasche della collettività assicurata).

Così, dopo aver chiarito (ordinanza 28622) che la presunzione di concorsualità prevista dall'articolo 2054, comma 2 del Codice civile in caso di scontro tra veicoli non opera se non dopo aver provato rigorosamente il fatto storico (e dunque lo scontro tra i mezzi coinvolti), la Cassazione (ordinanza 28924) esclude che il giudice possa, avvalendosi della facoltà di chiedere chiarimenti e precisazioni ex articolo 253 del Codice di procedura civile, sostituirsi alla parte e sanare le genericità e le deficienze di un'articolazione probatoria insufficiente a dimostrare la dinamica del sinistro e l'entità dei danni dallo stesso asseritamente derivati.

La coppia di decisioni rivela dunque, nel suo insieme, l'intento di ribadire – oggi - l'esigenza di garantire un approccio probatorio serio in un settore che, più di altri, si presta a possibili mistificazioni testimoniali. In entrambi i casi, le pronunce di merito, che rigettavano le domande degli attori perché non adeguatamente probate, sono state confermate.

La parte più rilevante è, nell'ordinanza 28924, il riferimento a un passaggio della sentenza oggetto di gravame (resa dal Tribunale di Benevento in veste di giudice d'appello), destinato in qualche modo a fare scalpore: «stante l'attuale tecnologia a disposizione delle parti in ogni momento, il tempo delle cause risarcitorie per sinistri stradali fatte solo con testimonianze è finito. Ben più adeguato deve essere l'impegno delle parti attrici nell'adempiere all'onere della prova». Ebbene, la



Cassazione ha sostenuto che tale motivazione - «giusta o sbagliata che sia» - sia idonea e sufficiente a superare il vizio di omessa motivazione invocato dalla ricorrente.

Ora, non ci si può spingere tanto in là da dire che la Corte abbia davvero avallato il principio della necessità di supporti fotografici ai fini dell'assolvimento della prova sulla dinamica di un sinistro. Ma, non prendendo neppure una posizione contraria, la Cassazione ne ha in qualche modo apprezzato la potenziale portata, lasciando agli interpreti di calibrarne l'esatta profondità.

È certamente un assunto innovativo, ma da valutarsi *cum grano salis*, senza pretendere di farlo davvero diventare regola, non avendo alcuna cogenza. Privare di valore certe testimonianze solo perché al tempo dello smartphone è semplice fare delle fotografie pare forse troppo perché potrebbero essere molteplici le ragioni di tale inerzia difensiva, in molti casi anche incolpevole.

Semmai, il non completo quadro istruttorio potrebbe incidere sulla attendibilità delle altre prove (che comunque devono essere assunte) e quindi dei testi eventualmente chiamati a deporre. D'altra parte, potrebbero essere adeguatamente indagate le ragioni che avrebbero impedito all'attore di utilizzare il proprio smartphone, sempre che ne avesse la disponibilità dopo il sinistro.

Siamo comunque di fronte a un trend evolutivo che dimostra, ora più che mai, l'esigenza di limitare un troppo facile accesso alla prova testimoniale; non solo da parte della giurisprudenza ma anche, per la sinistrosità automobilistica più comune (con soli danni a cose), del legislatore, che è già intervenuto in questo senso nel 2017 (si veda la scheda qui sotto).

## I DUE FRONTI

### Il problema

Nella delicata e controversa materia del risarcimento dei danni da incidenti stradali, tra i dibattiti più animati c'è quello sui falsi testimoni, trovati anche a distanza di mesi dal sinistro. Se ne è discusso sia in Parlamento sia nelle aule giudiziarie. Si fronteggiano l'esigenza di una stretta contro le frodi e quella di non negare il risarcimento ai danneggiati veri.

### L'ultima giurisprudenza

L'ordinanza 28924 del 5 ottobre 2022, pronunciata in sincrono con la decisione 28622/2022 (entrambe discusse all'udienza del 14 giugno), depotenzia il ruolo dei testimoni se non ci sono prove fotografiche, oggi acquisibili facilmente con un comunissimo smartphone.

### I recenti limiti di legge

Nel 2017 è stato introdotto nell'art. 135 del Codice delle assicurazioni (Cap) il comma 3-bis, che impone un onere di identificazione dei testi *ante causam*, a pena di inammissibilità. La norma è poco utilizzata, anche perché non adeguatamente coordinata con le tempistiche imposte ex lege per la gestione stragiudiziale del sinistro da parte della compagnia (articolo 148 e 149).

## CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI

# Dal 2024 arrivano le nuove regole per mettere in sicurezza le auto

di Simonluca Pini, Il Sole 24 Ore, Estratto da “Norme e Tributi”, 1° novembre 2022

*Mobilità connessa - La lotta alle intrusioni*

*I grandi gruppi sono al lavoro per aumentare il livello di invulnerabilità dei propri veicoli*

La cybersecurity è una delle principali sfide della mobilità, privata e condivisa. Le automobili sono diventati veri e propri device su quattro ruote, collegati con il mondo esterno attraverso un lungo elenco di componenti che spazia dai sensori ruota wireless fino ai dispositivi di sicurezza in grado di controllare l'intera dinamica di marcia. A questo si aggiunge la connessione data dallo smartphone a bordo, sempre più connesso con l'intera vettura e di conseguenza “porta” per far salire a bordo ulteriori minacce informatiche. Per dare qualche numero, secondo le stime del Politecnico di Milano, in Italia a fine 2021 le auto connesse erano 18,4 milioni che si traduce nel 47% del parco circolante e facendo registrare una crescita di oltre un milione di mezzi rispetto all'anno precedente.

Proprio per contrastare questo fenomeno, è entrata in vigore la normativa Ue Unece/R155 dedicata alla regolamentazione per la sicurezza informatica dei veicoli, dove Unece sta per United Nations Economic Commission for Europe (Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite).

Nello specifico la normativa assegna obblighi di cybersicurezza alle case costruttrici, per le nuove vetture prodotte da giugno 2022 e che dovranno essere rispettate da tutte le auto in circolazione dal 2024. L'obiettivo è quello di garantire una sicurezza informatica in tutto il ciclo di vita del veicolo, dalla nascita del progetto fino alla rottamazione, non solo per i car-makers ma anche per i fornitori. Inoltre l'Unece ha approvato anche un secondo regolamento, R 156, che disciplina la sicurezza nell'aggiornamento del software in modalità *over the air*, ovvero da remoto, e ne ha fissato l'entrata in vigore nel 2024 per le omologazioni e due anni dopo per le immatricolazioni.

Considerato il ruolo centrale del software nell'era della mobilità elettrica, tutti i grandi gruppi sono impegnati per aumentare costantemente il livello di invulnerabilità informatica dei propri veicoli. Ad esempio, Orange, tramite la sua filiale Orange Cyberdefense, il gruppo Renault e Thales con la startup Parcoor, sono al lavoro per lo sviluppo congiunto di una soluzione per rilevare i tentativi di attacco informatico e analizzarli per dare una risposta veloce, permettendo

così di proteggere il veicolo. Questa tecnologia, basata sull'Intelligenza Artificiale e sul machine learning, sarà disponibile a bordo dei veicoli Renault a partire dal 2025.

Ulteriore livello di sicurezza arriva dalla scelta adottata sulla nuova Ferrari Purosangue, primo veicolo a ruote alte realizzato dalla casa di Maranello e non connesso alla rete. Gli ingegneri emiliani hanno preso questa decisione perché hanno ritenuto come la sicurezza informatica attuale dei sistemi non sia adeguata alle esigenze di clienti come quelli che comprano una vettura in vendita a partire da 390mila euro. Quindi la connettività avviene esclusivamente tramite lo smartphone con Apple CarPlay o Android Auto.

## CIRCOLAZIONE STRADALE - DISPOSITIVI

# Autovelox: regolari le sanzioni anche se le apparecchiature sono gestite da un privato

di Giampaolo Piagnerelli, Estratto da “Norme&Tributi Plus Diritto”, 4 ottobre 2022

L'autovelox - utilizzato dalla polizia municipale per elevare le sanzioni in caso di superamento della velocità - può essere affidato per la gestione tecnica a una società privata. Privati, inoltre, che possono essere retribuiti con una parte degli introiti derivanti dalle sanzioni, il tutto senza collidere con la ratio dell'articolo 208 del Cds.

### I fatti

Venendo al caso concreto, la Cassazione (sentenza n. 28719/22), ha precisato che la società non effettuava degli accertamenti sul traffico automobilistico ma si limitava a eseguire i controlli e la taratura dell'apparecchiatura di rilevazione.

Secondo il ricorrente, però, la corresponsione di una percentuale degli introiti da parte della società avrebbe trasformato il contratto di appalto in un contratto aleatorio, in quanto il corrispettivo sarebbe stato condizionato da un “evento” - l'accertamento della sanzione - e non da un servizio effettivamente svolto con conseguente illiceità della causa e indeterminatezza dell'oggetto (del contratto).

La circostanza, poi, che la ditta fornitrice provvedesse alla taratura degli apparecchi avrebbe determinato un grave conflitto di interessi in quanto la società privata sarebbe stata interessata ad attestare il regolare funzionamento degli autovelox (nell'errato convincimento di segnalare il maggior numero possibile di violazioni).

La Cassazione, tuttavia, ha puntualizzato che la remuneratività del servizio in relazione ai proventi delle sanzioni amministrative non è rilevante dal momento che le trasgressioni stradali devono essere accertate dalla polizia municipale e non dalla società privata che quindi non ha possibilità di ottenere una maggiore “incasso” in funzione delle multe elevate.

## CIRCOLAZIONE STRADALE - VEICOLI

# Ministeri divisi per i limiti ai neopatentati sull'elettrico

di Maurizio Caprino, Il Sole 24 Ore, Estratto da "Norme e Tributi", 4 ottobre 2022

È in vigore da 6 agosto, ma la sua applicazione è ancora incerta: la deroga ai limiti di potenza delle vetture guidabili dai neopatentati nel caso siano a propulsione elettrica o ibrida plug-in è stata intesa in senso restrittivo dal ministero delle Infrastrutture, dopo che quello dell'Interno si era espresso in senso opposto, nella sua maxi-circolare del 7 settembre (la 300/STRAD/1/0000028964.U/2022) sulle modifiche apportate al Codice della strada dalla versione convertita in legge dell'ultimo decreto Infrastrutture (DL 68/2022). La circolare dà indicazioni rilevanti e meno controverse su alcune di tali modifiche.

### Neopatentati

Il testo dell'articolo 117 del Codice ora in vigore sembra stabilire che, dei due limiti di potenza imposti sugli autoveicoli guidabili a chi ha conseguito la patente B da meno di un anno (potenza massima fino a 70 kW e rapporto potenza/tara fino a 55 kW/t), il DL Infrastrutture lasci immutato il primo e alzi il secondo a 65 kW/t in caso di «autoveicoli elettrici o ibride plug-in». La circolare del 7 settembre ha invece affermato che per esse vale solo il limite di potenza specifica, aprendo ai neopatentati effettive possibilità di guida «elettrificata» altrimenti precluse dall'interpretazione letterale della norma (è difficile trovare auto elettriche o ibride plug-in con potenza massima contenuta entro i 70 kW, limite poco adatto al peso rilevante delle batterie). Ma il 20 settembre il ministero delle Infrastrutture (circolare U.29290) ha sposato l'interpretazione letterale del testo, secondo cui il limite di potenza massima si applica anche per elettriche e ibride plug-in. Peraltro, nessuna delle due circolari affronta il problema principale della norma: che cosa s'intende giuridicamente per *elettriche* e *ibride plug-in*? La Motorizzazione ci lavora da un lustro, proponendo una classificazione in base alle emissioni di CO<sub>2</sub>, più o meno recepita nelle norme sugli incentivi all'acquisto di auto «ecologiche». Ma sotto il profilo del Codice della strada non c'è nulla di formalizzato. Certo, si può ritenere che un'elettrica si individui perché sulla carta di circolazione, tra le «emissioni gas di scarico», riporta zero per la CO<sub>2</sub> (voce V7) e che una ibrida sia definibile «plug-in» perché dotata di presa di ricarica. Ma nei controlli su strada quest'ultimo punto può essere controverso. Né pare opportuno attenersi solo a come la vettura è presentata commercialmente dal costruttore: i confini tra plug-in e ibride «normali» diventano meno netti man mano che sul mercato arrivano nuove soluzioni tecniche «intermedie».

A parte questo problema, se un agente volesse applicare la nuova norma, dovrebbe decidere se attenersi al testo letterale o all'interpretazione del ministero dell'Interno (che lo vincola almeno in parte, perché è il dicastero che coordina i servizi di polizia stradale). In caso di incidente, invece, l'assicurazione del responsabile molto probabilmente si rivarrà su di lui se è neopatentato e la vettura da lui guidata ha più di 70 kW.

### **Altre novità**

Il ministero dell'Interno si allinea a quello delle Infrastrutture quando parla di Ztl a pagamento: in attesa del decreto ministeriale attuativo, non se ne possono istituire altre, mentre per quelle già attive restano in vigore le tariffe attuali, che non si possono modificare (non è chiaro se ciò valga anche per le attuali regole di accesso). Quanto agli sconti per le multe "seriali", la circolare del 7 settembre chiarisce che non riguardano i divieti di circolazione (compresi gli accessi a Ztl e aree pedonali), i trasporti eccezionali e «più in generale, le violazioni di tutte le norme che non attengono alla idoneità generale alla circolazione del mezzo». Per il ministero, valgono solo per infrazioni relative ai requisiti tecnici e amministrativi del mezzo e la norma è concretamente applicabile solo alle violazioni «per le quali è sempre astrattamente possibile l'accertamento senza contestazione immediata», perché ad oggi per le altre «non sono ipotizzabili accertamenti reiterati in mancanza della contestazione immediata».