

Inserire sempre il freno a mano

nonché i cunei di stazionamento contro i due pneumatici.

Sempre a pneumatici FREDDI controllare la pressione degli pneumatici ogni 30/40 giorni e /o prima di partire

26 aprile 2017 San Vito Lo Capo, scogliera di Macari, l'uomo dimentica di inserire il freno a mano e, trascinato in acqua dal suo camper, muore.

http://palermo.repubblica.it/cronaca/2017/04/26/news/san_vito_turista_muore_travolto_dal_suo_camper-163959409/?refresh_ce

Circa l'utilizzo dei cunei bloccaruote (*non delle culle o altro che sollevi il pneumatico rispetto alla strada*) si ritiene utile illustrare le normative in materia e le direttive emanate negli anni dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Ministero dell'Interno. Difatti, nell'ambito della disciplina della circolazione stradale, l'unica disposizione normativa sull'utilizzo dei cunei che si rinviene è l'articolo 353 comma 2 del regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della strada. La norma, rubricata "Fermata e sosta dei veicoli", in attuazione dell'art. 157 Codice della Strada, dispone: "Il conducente che lascia il veicolo in sosta nei casi consentiti, deve azionare il freno di stazionamento e, di regola, deve aver cura di inserire il rapporto più basso del cambio di velocità. Nelle strade a forte pendenza si deve, inoltre, lasciare in sosta il veicolo con le ruote sterzate, ed i veicoli di massa complessiva massima a pieno carico superiore a 3,5 t devono applicare i cunei bloccaruote".

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota 25 giugno 2009 prot. n. 65235, al punto 8), precisa che "il veicolo che sosta su appositi cunei non viola alcuna norma del Codice della strada. A maggior ragione il Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada prevede l'obbligo di utilizzare i cunei alle condizioni previste dall'art. 353 c. 2". L'interpretazione ministeriale appare chiara e univoca. Sennonché il Ministero specifica che "Per quanto concerne il caso specifico delle autocaravan l'utilizzo dei cunei viola l'art. 185 c. 2 del Codice della Strada solo quando il veicolo non poggia al suolo con le sole ruote". Tale precisazione non appare convincente. Infatti, in primo luogo non può sussistere la violazione dell'art. 185 comma 2 del Codice della Strada poiché la norma, per come formulata, precisa solamente che la sosta delle autocaravan non possa essere considerata campeggio, attendamento e simili se l'autoveicolo non poggia sul suolo salvo che con le ruote, non emette deflussi propri, salvo quelli del propulsore meccanico, e non occupa comunque la sede stradale in misura eccedente l'ingombro proprio dell'autoveicolo medesimo. Tale disposizione non risulta neppure oggetto di previsione sanzionatoria. Non si comprende quindi quale sanzione prevista dal Codice della Strada potrebbe essere comminata all'autocaravan in sosta su cunei. Sotto altro profilo, l'applicazione di una sanzione nei riguardi delle sole autocaravan per una situazione (*sosta su cunei*) che può riguardare anche altri tipi di veicolo equivale a una discriminazione. Il rischio, pertanto, può esser quello di considerare la sosta su cunei un comportamento che integra l'attività – non prevista né disciplinata dal Codice della Strada – del campeggio, i cui sintomi possono essere ricavati dallo stesso art. 185 Codice della Strada. In un tale contesto, la lettura preferibile e da condividere appare quella del Ministero dell'Interno che nota 17 luglio 2000 prot. n. 300/A/24414/103/37/2/2 che si riporta integralmente: "In riferimento alla richiesta di chiarimenti sulle disposizioni del secondo comma dell'art. 185 CdS, si ritiene che la semplice interposizione di tacchi o pietre fra gli pneumatici e il fondo stradale non sia da sola sufficiente a trasformare la sosta dell'autocaravan in campeggio se non ricorre alcuno degli altri indici sintomatici individuati dalla norma, quali l'emissione di deflussi proprio ovvero l'occupazione della sede stradale in misura eccedente l'ingombro proprio dell'autoveicolo medesimo. Tale prassi, peraltro usata talora anche per garantire la stabilità di altri tipi di veicoli in sosta, non esclude infatti che il mezzo continui a poggiare al suolo con le proprie ruote e un'interpretazione della norma diversa da quella indicata riserverebbe agli autocaravan un

trattamento discriminatorio che l'art. 185 comma 1 cds tende proprio ad escludere".

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti ha chiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di chiarire l'utilizzo di cunei da parte delle autocaravan, allineandosi all'interpretazione fornita dal Ministero dell'Interno.

Quanto invece all'utilizzo degli stabilizzatori retrattili, salvo quanto previsto dalle norme per alcune tipologie di veicoli (*quali ad esempio alcuni tipi di veicoli ad uso speciale*), nel caso delle autocaravan l'uso degli stabilizzatori potrebbe configurare un indice dell'attività del campeggio ovvero dell'occupazione della sede stradale punita dall'art. 20 del Codice della Strada, disposizione finalizzata a sanzionare chi occupa la strada con allestimenti che abbiano una certa stabilità.

FURTO DEL VEICOLO E RISARCIMENTO

Vale ricordare di conservare con cura le chiavi dei veicoli perché la Corte di Cassazione, con la sentenza 14422/2016, ha affermato che la compagnia assicurativa ha il diritto di negare il risarcimento se, in caso di furto, l'assicurato non consegna entrambe le chiavi del veicolo rubato.

ATTENZIONE ALLA CRIMINALITÀ

Quando si decide di scendere da qualsiasi veicolo, in particolare dall'autocaravan, seguire la seguente procedura per evitare amare sorprese:

1. Controllare di avere in tasca un foglietto con la targa del proprio veicolo perché in caso di sottrazione con minaccia del veicolo si è scioccati e si dimentica la targa;
2. prendere il cellulare e tenerlo in tasca sempre pronto per ogni chiamata di emergenza;
3. chiudere tutte le porte, finestre, oblò;
4. spengere il motore e togliere le chiavi, mettendoselo in tasca;
5. chiudere le portiere e inserire l'antifurto.

Nel caso che il veicolo vi sia sottratto da un criminale che vi minaccia, ecco alcuni consigli da seguire:

- fare dei passi indietro rispetto al criminale e al veicolo;
- una volta che il criminale è partito con il vostro veicolo chiamare il 112, precisando che si tratta di una rapina e segnalando sia la targa sia la presenza a bordo del telepass. Non attivare il blocco del telepass perché è bene che il criminale lo usi e possa essere così georeferenziato;
- in caso vi venga sottratto anche il cellulare non attivarne il blocco perché è bene che il criminale lo usi e possa essere così georeferenziato;
- annotare le targhe dei veicoli che sono parcheggiati in un raggio di 100 metri perché il criminale è giunto sul posto sicuramente a bordo di un veicolo;
- verificare se ci sono telecamere e nel caso positivo chiedere alle Forze dell'ordine di acquisire i filmati;

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti, nell'ottica di tutelare il camperista vittima di furto o rapina dell'autocaravan, fornisce alcuni semplici indicazioni al fine di agevolare l'attività della polizia giudiziaria:

- denunciare subito i fatti alla polizia giudiziaria avendo cura di precisarli nel modo più circostanziato possibile (fornire il maggior numero possibile di dettagli relativi alle persone e alle circostanze di tempo e luogo);
- in modo particolare, verificare e riferire alla polizia giudiziaria la presenza di telecamere nella zona ove è avvenuto il furto/la rapina;
- ricordarsi che è sempre possibile integrare la denuncia: ciò può accadere perché ad esempio, il soggetto che denuncia, trovandosi sotto choc, può focalizzare i fatti solo in un secondo momento oppure perché alcuni particolari possono venire in mente a distanza di tempo;
- in sede di denuncia, dichiarare di voler essere informato ai sensi dell'art. 406, co. 3, c.p.p., nonché di eventuali richieste di archiviazione;

- in sede di denuncia, dichiarare altresì di opporsi alla definizione del presente procedimento con decreto penale di condanna;
- leggere sempre e verificare attentamente se quanto riportato nella denuncia è esauritivo e corretto. In caso di errori o omissioni chiedere la correzione prima di sottoscrivere.

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti resta a disposizione del camperista via telefono ai numeri 055 2469343 o 328 8169174 oppure via mail a info@incamper.org anche per fornire alcune utili indicazioni nell'immediatezza dell'evento.

ALCUNE AZIONI CHE PUOI METTERE IN CAMPO PER FRENARE LA CRIMINALITÀ

Al fine di evitare tempestivamente la prosecuzione di un'azione criminale, chiedi, via mail e/o come ritieni opportuno, al Governo e ai parlamentari di varare una norma affinché le Forze dell'Ordine, senza aspettare l'autorizzazione di un giudice, possano subito accedere alle banche dati pubbliche e private per georeferenziare un telefono e/o un telepass e/o acquisire registrazioni da telecamere.

RICEVI UNA NOTIFICA PER UN'INFRAZIONE AL CODICE DELLA STRADA

CONTENENTE LA TARGA DEL TUO VEICOLO

MA IL TUO VEICOLO, IN QUELLA DATA E ORARIO, SI TROVAVA IN ALTRO LUOGO:

COSA FARE.

1. Richiedi, con una mail (*meglio, avendone la disponibilità, con la PEC*), al comando che ti ha inviato la notifica, che può essere Polizia Municipale o Carabinieri o Polizia di Stato, che ti sia tempestivamente inviata la foto della targa e del veicolo, comunicando la disponibilità a pagare eventuali spese.
2. Fai sottoscrivere alle persone che possono testimoniare una dichiarazione nella quale venga riportato che in quella data e nell'ora in cui ti viene contestata l'infrazione, hanno visto il tuo veicolo in altro luogo, indicandolo con precisione.
3. Al fine di rintracciare e bloccare il veicolo con la targa clonata, poiché potrebbe essere utilizzato per atti delittuosi, recati alla stazione dei Carabinieri o della Polizia di Stato più vicine per denunciare l'evidente clonazione della tua targa, depositando copia della contravvenzione, copia della dichiarazione di cui al punto precedente e copia della foto ricevuta.
4. Invia con una mail (*meglio, avendone la disponibilità, con la PEC*) la denuncia di cui al punto 3 al comando che ti ha inviato la notifica, chiedendo che, in autotutela d'ufficio, archivino la contravvenzione. Attenzione, in attesa di una loro comunicazione, non far scadere i tempi e i modi indicati sul verbale per presentare ricorso.

Il conducente deve esigere che il passeggero indossi la cintura di sicurezza

Gazzetta Informa News del 26 aprile 2017 - www.gazzettaamministrativa.it

Segnalazione del Prof. Avv. Enrico Michetti della sentenza della Corte di Cassazione Sez. IV Penale del 9.3.2017.

«Il conducente di un veicolo è tenuto, in base alle regole della comune diligenza e prudenza, ad esigere che il passeggero indossi la cintura di sicurezza e, in caso di sua renitenza, anche a rifiutarne il trasporto o ad omettere l'intrapresa della marcia. Ciò a prescindere dall'obbligo e dalla sanzione a carico di chi deve fare uso della detta cintura» È questo il principio ribadito dalla Quarta Sezione Penale della Corte di Cassazione nella sentenza pubblicata in data 9.3.2017 (Presidente: ROMIS Relatore: CENCI - Data Udienza: 09/02/2017) in virtù del quale è stato rigettato il motivo di ricorso del conducente di un veicolo che, a seguito di un sinistro nel quale perdeva la vita la trasportata, si difendeva sostenendo l'impossibilità o difficoltà di constatare, in ragione del buio, il mancato uso del-

la cintura di sicurezza da parte della trasportata, sbalzata fuori dall'auto nel corso dell'incidente.

PER EVITARE D'ESSERE COINVOLTO NELL'ACCUSA DI OMICIDIO STRADALE e/o LESIONE STRADALE.

Acquista subito una *dash cam* e montala sui tuoi veicoli e accendila sempre prima di allacciare le cinture di sicurezza.

La *dash cam*, ovvero *dashboard camera* (telecamera da cruscotto), è un semplice ed economico dispositivo elettronico, applicabile sul parabrezza, per registrare ciò che accade all'esterno del veicolo nella direzione in cui il dispositivo è rivolto, immagini scaricabili su un computer. Acquistala e usala, perché si tratta di un fondamentale ausilio istruttorio per le autorità preposte agli accertamenti in caso di sinistro stradale; utile a evitare al danneggiante e al danneggiato lunghi e onerosi procedimenti giudiziari dall'esito incerto. Aprendo www.nuovedirezioni.it, scaricando gratuitamente il numero 40, da pagina 30 a pagina 70, trovi l'articolo con i confronti tra le varie *dash cam* in commercio.

Ciò vale soprattutto in Italia, poiché è stata introdotta la legge n. 41 del 23 marzo 2016, con gli articoli 589-bis e 590-bis del Codice penale che disciplinano i nuovi reati di omicidio stradale e lesione stradale. In sintesi, la norma puntualizza come "*Chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale è punito con la reclusione da due a sette anni*". Rispondono di tali reati anche coloro che per colpa provochino rispettivamente la morte o la lesione grave o gravissima con violazione del Codice della Strada. Il reato di lesione stradale grave si configura se dal fatto deriva una malattia che metta in pericolo la vita della persona offesa, ovvero una malattia o un'incapacità di attendere alle ordinarie occupazioni per un tempo superiore ai quaranta giorni, oppure se il fatto produce l'indebolimento permanente di un senso o di un organo. La lesione personale è invece gravissima se dal fatto deriva una malattia certamente o probabilmente insanabile, la perdita di un senso, la perdita di un arto o una mutilazione che renda l'arto inservibile, ovvero la perdita dell'uso di un organo o della capacità di procreare, ovvero una permanente e grave difficoltà della favella oppure la deformazione o lo sfregio permanente del viso. Infatti, quando un ferito supera la prognosi di ricovero ospedaliero e/o domiciliare di 40 giorni scatta in automatico l'accusa di lesioni gravi perché la legge recita ... *malattia o incapacità di attendere alle ordinarie occupazioni oltre 40 giorni* ... Dunque, c'è il rischio di gravi conseguenze non solo sul piano della responsabilità penale e civile, ma anche amministrativa, considerato che, in caso di condanna per omicidio stradale derivante dalla violazione del Codice della Strada o per lesione stradale, l'articolo 222 dello stesso codice prevede la revoca della patente per almeno 5 anni.

Si tratta di preoccupanti ripercussioni sulla vita personale e lavorativa che potrebbero essere evitati grazie all'utilizzo di una *dash cam* che, registrando i fatti occorsi, fornirà elementi decisivi per il corretto accertamento delle responsabilità personali. Dunque, un fondamentale ausilio istruttorio anche per gli agenti accertatori che intervengono in caso di sinistro stradale, che può rivelarsi di grande utilità per evitare lunghi procedimenti giudiziari dall'esito incerto. La mancanza di questo strumento potrà portare il danneggiante e il danneggiato a vivere per anni con una spada di Damocle sulla testa.

Per scongiurare una simile tragedia e per evitare contenziosi che sommergano i tribunali, in caso d'incidente, poiché è fondamentale il verbale redatto dagli agenti accertatori che intervengono, dal quale risulti la dinamica, l'identificazione dei conducenti e dei veicoli coinvolti, può essere decisivo l'utilizzo della *dash cam* per confermare o meno quanto rilevato. Peraltro, i dati registrati dall'apparecchiatura possono essere acquisiti in sede amministrativa ai sensi dell'articolo 13 della legge 689/1981 e possono costituire fonte di prova nell'ambito di un eventuale procedimento civile e penale.

Ripetiamo: accendi sempre la *dash cam* per avere una testimonianza oggettiva, utile se ti trovassi coinvolto in un incidente causato da un pedone, da un ciclista, da un motociclista, da un carico disperso da altro veicolo sulla sede stradale, da un animale che ci attraversa la strada.

È essenziale montare la *dash cam* e farla accendere a chi consegna il tuo veicolo. Ricordati che la tua responsabilità non cessa quando consegna il veicolo alla guida di altri; quindi, archivia tutti i documenti inerenti agli interventi di revisione e manutenzione del veicolo,

perché nell'eventualità di un incidente, nel caso di omissione di quanto previsto dalle norme riguardo alla sicurezza del tuo veicolo, sarai coinvolto nell'accusa di omicidio stradale e/o lesione stradale.

Vale ricordare che i proprietari degli autoveicoli elencati nell'articolo 54 del Codice della Strada, in particolare quelli per il trasporto merci e/o persone, per non essere coinvolti nell'accusa di omicidio stradale e/o lesione stradale, devono dimostrare un'efficiente organizzazione del lavoro nella propria azienda in linea con le norme di sicurezza. A questo scopo, detto proprietario deve far partecipare i propri dipendenti ai corsi C.Q.C. (*Carta di Qualificazione del Conducente è un certificato che qualifica i conducenti per la guida professionale di veicoli adibiti al trasporto di merci e\o persone su strada*) previsti per legge nonché inviare ciclicamente un sintetico ordine di servizio con elencate le sanzioni che l'azienda prenderà nei confronti dell'autista che:

- violi quanto previsto dal Regolamento Interno al quale sono soggetti;
- eluda di segnalare tempestivamente con uno scritto eventuali criticità riscontrate nell'autoveicolo a lui consegnato;
- non verifichi che il carico sia ben assicurato al veicolo;
- non si accerti che il veicolo non sia in sovrappeso rispetto a quanto previsto dalla Carta di Circolazione;
- beva alcolici prima di mettersi alla guida;
- non rispetti l'obbligo alla guida con occhiali se per lui previsti;
- assuma droghe;
- assuma farmaci che possano alterare la capacità di guida;
- alteri e/o modifichi il cronotachigrafo;
- parli al cellulare durante la guida;
- non rispetti i tempi di riposo previsti;
- viaggi con patente scaduta.

La Corte di Cassazione ha condannato a 4 mesi di carcere un uomo di 63 anni che aveva parcheggiato l'auto in un'area riservata ai portatori di disabilità

Gazzetta Informa News del 26 aprile 2017 - www.gazzettaamministrativa.it

Segnalazione della sentenza della Sez. V Penale della Corte di Cassazione pubblicata in data 7.4.2017. [Parcheggio disabili: scatta la sanzione amministrativa se si parcheggia il veicolo negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli di persone invalide, scatta il penale se il parcheggio è assegnato nominativamente](#). Iniziamo dal fatto che vede i giudici del merito accertare che il veicolo di proprietà dell'imputato è rimasto parcheggiato nel posto riservato alla persona offesa, disabile, da prima delle 10.40 del 24 maggio 2009 alle 2.20 del giorno successivo, il 25 maggio 2009. Ciò aveva impedito al disabile di parcheggiare la propria autovettura nello spazio vicino a casa, assegnatole dal Comune a causa della sua disabilità. Rileva la Corte che "certo, se lo spazio fosse stato genericamente dedicato al posteggio dei disabili la condotta del ricorrente avrebbe integrato la sola violazione dell'art. 158, comma 2, Codice della strada, che punisce, appunto, con sanzione amministrativa, chi parcheggi il proprio veicolo negli spazi riservati alla fermata o alla sosta dei veicoli di persone invalide. Ma, in questo caso, quando lo spazio è espressamente riservato ad una determinata persona, per ragioni attinenti al suo stato di salute (come non si contesta essere avvenuto nel presente caso specifico), alla generica violazione della norma sulla circolazione stradale si aggiunge l'impedimento al singolo cittadino a cui è riservato lo stallo di parcheggiare lì dove solo a lui è consentito lasciare il mezzo". Sussiste, pertanto, per la Cassazione l'elemento oggettivo del delitto previsto e punito dall'art. 610 del codice penale rubricato "violenza privata".

La Corte di Cassazione, con la Sentenza n. 3296 del 23 gennaio 2017, interviene sul ricorso ad una condanna per omicidio stradale, causato dalla violazione dell'art. 157 Codice della Strada. L'imputato aveva lasciato **un autoarticolato in sosta lungo una stradina di campagna**, mettendosi poi al lavoro e iniziando a caricare alcuni blocchi di cemento sul mezzo. Pochi minuti dopo sopraggiungeva un autocarro il cui autista, abbagliato dal sole, non scorgeva in tempo il veicolo parcheggiato in modo da occupare gran parte della carreggiata. **L'impatto, inevitabile, risulta fatale** per il secondo conducente. Il tribunale procede a **condannare l'autista dell'autoarticolato per omicidio colposo** con violazione delle leggi sulla circolazione stradale. La sentenza è confermata, con rideterminazione della pena, dalla Corte di Appello e ora il processo giunge in Cassazione. I motivi di ricorso: La violazione commessa riguarda l'**articolo 157** Codice della Strada, nella parte in cui vieta "la sosta del veicolo sulla corsia di marcia di una strada sita al di fuori del centro abitato ed **occupando gran parte della stessa**". L'ingombro causato in questo modo ha reso inevitabile il sinistro mortale, riguardo al quale **nessuna colpa si può comminare alla parte offesa**, considerando che questa procedeva a **velocità moderata**, per di più contro il sole abbagliante (i fatti sono avvenuti di primo mattino) e che **il mezzo in sosta non era in alcun modo segnalato**. I motivi di ricorso riguardano in particolare le cause del sinistro: la vittima non sarebbe riuscita a evitare l'impatto con il mezzo fermo, nonostante gliene fosse stata segnalata la presenza da alcune persone a piedi lungo la strada. Egli, inoltre, non indossava le cinture di sicurezza. Insomma l'offeso non avrebbe messo in atto "quelle **regole cautelari**, più severe di quelle ordinarie, da osservare in occasione dell'avvistamento per tempo di un autocarro fermo sulla strada". La Corte respinge il ricorso: **considerato il pericolo causato dall'imputato a causa dell'ingombro** creato sulla strada, **nessun accorgimento messo in atto sarebbe stato sufficiente** a mettere in sicurezza gli altri utenti della strada, né le luci di segnalazione attivate, né la presenza delle persone a terra ad avvisare del pericolo. Non è in nessun modo possibile sostenere che la colpa del sinistro sia della vittima, dal momento che **la situazione di pericolo è stata causata dalla violazione delle norme sulla sosta sopra riportata**. Così concludono i giudici: "ciò che il ricorrente perde di vista è che **l'autocarro non si sarebbe dovuto trovare in quel posto**, una volta esclusi, si ripete, una **situazione di emergenza** che avesse costretto a porre in essere quella sosta (**guasto improvviso**, malore dell'autista eccetera), o il caso in cui si fosse munito di apposita **autorizzazione amministrativa** per sostare in quel luogo al fine di caricare i mattoni di cemento; ed, infatti, **solo in tali situazioni si sarebbero potute valutare come idonee o meno le precauzioni adottate** per segnalare la presenza agli altri utenti della strada dell'autocarro in sosta lungo il margine della carreggiata, al fine di esonerare l'agente da ogni responsabilità in relazione ad una sosta da lui non voluta e/o autorizzata."

OMICIDIO STRADALE E LESIONI GRAVI

RESPONSABILITÀ DELL'ENTE PROPRIETARIO DELLA STRADA

A seguito dell'entrata in vigore della legge n. 41 del 23 marzo 2016 (*pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 70 del 24 marzo 2016*) che ha introdotto nel nostro ordinamento le nuove fattispecie di reato di omicidio stradale e di reato di lesioni personali stradali, rispettivamente disciplinate dagli articoli 589 bis e 590 bis del codice penale, il Ministero dell'Interno ha emanato la Circolare protocollo n. 300/A/2251/16/124/68 del 23 marzo, allo scopo di prevedere un'uniforme applicazione delle nuove disposizioni, restando comunque impregiudicata la necessità di intraprendere diretti contatti con le locali Procure della Repubblica, per adeguare, ove necessario, le indicazioni generali di cui alla Circolare de qua, alle concrete direttive fornite dall'Autorità Giudiziaria a cui compete il coordinamento dell'attività di indagine per i nuovi reati. La citata Circolare, nella parte riferita all'Omicidio stradale non aggravato testualmente recita: «*La fattispecie generica di omicidio colposo è costituita da quello commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale la cui pena rimane, come previsto dalla previgente normativa dell'articolo 589 C.P., la reclusione da due a sette anni. Il reato può essere commesso da chiunque viola le norme che disciplinano la circolazione stradale, che sono costituite da quelle del Codice della Strada e delle relative disposizioni complementari. In virtù di tale previsione, il reato ricorre in tutti i casi di omicidio che si sono consumati sulle strade, come*

definite dall'articolo 2, comma 1, Codice della Strada, anche se il responsabile non è un conducente di un veicolo. Infatti, le norme del Codice della Strada disciplinano anche comportamenti posti a tutela della sicurezza stradale relativa alla manutenzione e costruzione delle strade e dei veicoli». Tale esplicita previsione non lascia margini a dubbi: si è inteso attribuire una precisa responsabilità agli Enti proprietari delle strade circa gli obblighi di tutela della sicurezza e del conseguente dovere di tenere una efficace ed efficiente manutenzione, poiché in caso di omicidio o lesioni anche ad essi sarà imputabile una responsabilità specifica. Il riferimento della circolare ministeriale è all'articolo 14 del Codice della strada, che individua «poteri e compiti degli enti proprietari delle strade». esso testualmente prevede: «Gli enti proprietari, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, provvedono:

- a) alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi;
- b) al controllo tecnico della efficienza delle strade e relative pertinenze;
- c) alla apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta.

Gli enti proprietari delle strade sono lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni e le Società, pubbliche e private, che dallo Stato hanno avuto in concessione le strade assumendo per contratto su di sé gli oneri di manutenzione e l'obbligo di mantenere i percorsi efficienti e sicuri a tutela degli utenti della strada. Pertanto, sembra potersi affermare che dalla lettura della nuova legge sull'omicidio stradale in combinato con le disposizioni in materia dettate dal Codice della strada, sono investiti in modo più pregnante gli enti proprietari o concessionari delle strade dall'obbligo di curare al meglio le strade. Pertanto dovranno intensificare i loro interventi per evitare di incappare nell'accusa di omicidio colposo in caso di incidenti gravi avvenuti per i difetti evidenti delle strade o resi più gravi dalle carenze di manutenzione, efficienza e segnaletica delle strade stesse, ma anche per apposizione di segnaletica non conforme a quella prevista dal Codice e dal Regolamento di esecuzione ed attuazione.

Sul tema è intervenuta anche la Corte di Cassazione, Sezione IV, sentenza del 3 maggio 2012, n. 23152 secondo la quale «il rispetto delle norme cautelari che regolano la sicurezza stradale non è, infatti, esigibile esclusivamente dagli utenti della strada alla guida di veicoli, dunque in fase di circolazione, ma anche da coloro che svolgano attività diverse, come la manutenzione stradale» (da ultimo richiamata da Corte di Cassazione, IV Sezione Penale, sentenza del 29 marzo 2016, n. 17010).

Il principio penalistico in esame trova fondamento sui medesimi elementi e criteri di responsabilità su cui trovano applicazione i principi di responsabilità civile. Difatti, la caduta in una buca presente sul manto stradale, la caduta di un alberi o pali sulla strada, la presenza di materiale pericoloso sull'asfalto (olio, ghiaia, ghiaccio, eccetera), i marciapiedi o i percorsi pubblici sconnessi, i guardrail o le barriere non in sicurezza, la segnaletica mancante dove richiesta ovvero non conforme alle disposizioni delle vigenti normative in materia di Codice della Strada, sono eventi che possono provocare danni agli utenti della strada, causando lesioni fisiche e materiali anche gravi, a causa della mancata o cattiva manutenzione delle strade e dei luoghi adibiti al pubblico transito, e rappresentano una tematica particolarmente importante considerata l'entità del contenzioso che interessa le aule degli organi di giustizia civile.

La nozione di insidia e trabocchetto con la conseguente applicazione dell'omicidio stradale addebitabile al proprietario o gestore della strada, in caso di sinistro stradale, si può riscontrare anche in altre situazioni. Una su tutte l'impedire fisicamente la circolazione delle autocaravan e veicoli di altezza simile, emanando ordinanze per far installare all'ingresso di una strada o di un parcheggio una sbarra ad altezza ridotta dal suolo, appare illegittimo in assenza di altezze inferiori lungo la strada e/o parcheggio che ne giustificano tecnicamente l'installazione. Infatti, l'installazione di una sbarra ad altezza ridotta dal suolo è suscettibile, oltre che di limitare la circolazione stradale, anche, eventualmente, di compromettere la sicurezza stradale (si pensi al caso tipico di una autovettura che trasporti sulla parte superiore una bicicletta) nonché di impedire e/o limitare la circolazione dei veicoli preposti agli interventi di emergenza quali ambulanze, veicoli dei Vigili del Fuoco, veicoli della Protezione Civile, eccetera. Tale dispositivo non può essere neppure considerato dissuasore di sosta come definito dall'art. 180 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada (DPR 495/92), essendo lo stesso un dispositivo di sicurezza (come pre-

visto dalla circolare n. 1357 del 7 maggio 1985 sulla segnaletica afferente i passaggi a livello su linee elettrificate ed i cavalcavia ferroviari) da utilizzare dove la presenza di ostacoli al di sopra della carreggiata rende necessario, in posizione anticipata, impedire il transito (e non la sosta) di veicoli alti per evitare che restino incastrati o non possano manovrare per tornare indietro. L'assenza di tale condizione preliminare non ne giustifica l'adozione come dissuasore di sosta. Inoltre, con la presente si conferma che l'installazione di barre limitatrici non è prevista da alcuna norma giuridica; in aggiunta, il segnale di cui all'art. 118, c. 1, lett. b), del Regolamento di Esecuzione del Codice della Strada, deve essere apposto solo se l'altezza ammissibile lungo la strada è realmente inferiore all'altezza limite dei veicoli come definita dall'art. 61 del Codice della Strada. Appare evidente come tali sbarre limitatrici possano costituire una vera e propria insidia stradale, e l'eventuale mancata rimozione delle stesse comporterebbe una responsabilità diretta da parte del Comune ai sensi degli artt. 2043 e 2051 del Codice Civile. Pertanto, come ricordato ripetutamente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti chiamato a rispondere a precise istanze attivate contro alcuni Comuni che avevano installato una sbarra ad altezza ridotta dal suolo in assenza di ostacoli che la giustificassero, eventuali responsabilità, civili e penali, derivanti da una eventuale attività omissiva, ricadono sul Comune inadempiente, che potrebbe essere chiamato a risponderne dall'autorità giudiziaria competente, nonché alla Corte dei Conti, qualora si dovesse configurare l'ipotesi di danno erariale.

Altro caso di specie è stato definito con la sentenza 6267/2008 della Corte di Cassazione che ha reso definitiva la condanna per omicidio colposo nei confronti del titolare di una società appaltatrice di opere di manutenzione di un tratto stradale in cui la presenza di tre buche aveva fatto perdere il controllo di un motorino ad una ragazza che cadendo aveva perso la vita a causa delle gravi lesioni riportate. La suprema Corte ha ritenuto insussistente il concorso di colpa della vittima, che procedeva a velocità moderata in un tratto stradale in cui non vi era un limite particolare di velocità, riconducendo la causa della caduta in via esclusiva alla trappola stradale che si era venuta a creare nel tratto stradale, alla quale [...], violando gli obblighi contrattualmente assunti non aveva posto rimedio".

In linea teorica, responsabile di tale obbligo dovrebbe essere l'amministrazione comunale proprietaria della strada. Tuttavia il Comune, nell'impossibilità di assolvere a tale obbligo, provvedeva mediante contratto di appalto, a porre a carico di aziende private l'obbligo di manutenzione e controllo dei singoli settori di rispettiva competenza, esonerando il committente da responsabilità. In un caso come quello esaminato, può essere esclusa la colpa omissiva solo nel caso in cui non si abbia conoscenza del pericolo ovvero non si abbia la possibilità concreta, anche con la normale diligenza, di porre in essere i rimedi utili per eliminare la fonte del pericolo (*vedi Cass. Pen. Sez. IV, 29 novembre 2005 n. 14180*).

Nel caso di presenza di un cantiere dovuto a lavori in corso, chi risponde dei danni provocati a causa del dissesto della strada?

In questo caso la giurisprudenza di merito ha ritenuto che ci sia la doppia o solidale responsabilità dell'appaltatore (ad esempio il comune) e della ditta titolare del cantiere. Tuttavia si è voluto distinguere l'ipotesi in cui il cantiere costituisca una zona efficacemente delimitata e affidata all'esclusiva custodia dell'appaltatore e quella invece attinente ad un'area ancora adibita al traffico: nella prima ipotesi risponderrebbe solo l'appaltatore, nel secondo il comune custode delle strade. Concreto riscontro è rinvenibile nella sentenza della Corte di Cassazione penale n. 23152/2012, favorevole a ritenere configurabile la predetta aggravante "non solo quando la violazione della normativa di riferimento è commessa da un utente della strada alla guida di un veicolo e nella fase della circolazione, bensì anche nel caso di violazione di qualsiasi norma che prevede a carico di un soggetto - pur non impegnato in concreto nella fase della "circolazione" - un obbligo di garanzia finalizzato alla tutela della sicurezza degli utenti della strada". Può ora osservarsi che riferimenti espliciti al succitato "obbligo di garanzia" traspaiono dalla giurisprudenza della Corte di Cassazione penale in termini di riconducibilità dello stesso non solo all'ente proprietario della strada ma, altresì, all'appaltatore di lavori di manutenzione della strada medesima. Un chiaro orientamento in questo senso traspare dalla sentenza della Corte di Cassazione penale n. 17010/2016, tesa a chiarire, nella ipotesi in cui si verifichi un incidente in un cantiere stradale, i profili della responsabilità dell'Ente proprietario della strada (committente) e dell'appaltatore in relazione agli obblighi che il Codice della strada pone a loro carico, ri-

spettivamente all'art. 14 ed all'art. 21. Può non essere, a tal proposito, inopportuno preliminarmente precisare che l'art. 21, comma 2, d.lgs. n. 285/1992, dispone che *"Chiunque esegue lavori o deposita materiali sulle aree destinate alla circolazione o alla sosta di veicoli e di pedoni deve adottare gli accorgimenti necessari per la sicurezza e la fluidità della circolazione e mantenerli in perfetta efficienza sia di giorno che di notte. Deve provvedere a rendere visibile, sia di giorno che di notte, il personale addetto ai lavori esposto al traffico dei veicoli"*. Orbene, la Corte di Cassazione ha chiarito che *"[...] in tema di danni determinati dall'esistenza di un cantiere stradale, qualora l'area di cantiere risulti completamente enucleata, delimitata ed affidata all'esclusiva custodia dell'appaltatore, con conseguente assoluto divieto su di essa del traffico veicolare e pedonale, dei danni subiti all'interno di questa area risponde esclusivamente l'appaltatore, che ne è l'unico custode. Allorquando, invece, l'area su cui vengono eseguiti i lavori e insiste il cantiere risulti ancora adibita al traffico e, quindi, utilizzata a fini di circolazione, questa situazione denota la conservazione della custodia da parte dell'ente titolare della strada, sia pure insieme all'appaltatore. La posizione di garanzia derivante dalla proprietà della strada e dalla destinazione di essa al pubblico uso comporta, infatti, il dovere per l'Ente di far sì che quell'uso si svolga senza pericolo per gli utenti. Posizione di garanzia, dunque, a tutela della collettività, direttamente derivante dalle norme del codice della strada (art. 14), così come quella, parallela, a carico dell'appaltatore, anch'essa riconducibile, come già si è rilevato, al codice della strada (art. 21) e pertanto a tutela proprio dell'incolumità dei terzi utenti della strada che possano subire le conseguenze di una situazione di pericolo non debitamente gestita [...]"*. A tal riguardo si fa presente che il Titolo IV del Testo unico per la sicurezza sul lavoro definisce il responsabile della sicurezza dei lavori quale soggetto che può essere incaricato dal committente per svolgere i compiti ad esso attribuiti dal presente decreto; nel campo di applicazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni, il responsabile dei lavori è il responsabile del procedimento. È quindi, una figura predominante nel cantiere edile, fondamentale e al sommo vertice, la punta, delle persone giuridiche aventi responsabilità sull'opera, sulla sua sicurezza e sulla sicurezza dei lavoratori. Il decreto citato dalla definizione del Testo unico, quello del 12 aprile 2006 n.163 è in riferimento agli appalti pubblici, ai lavori pubblici. Un decreto che reca a titolo: *"Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE"*. Il ruolo del responsabile dei lavori e quello del committente sono sovrapposti equivalenti e coincidenti. Se nominato il responsabile si sostituisce in toto al committente, viceversa se provvede a nomina, il committente viene sgravato da ogni responsabilità. Il responsabile dei lavori ha come priorità innanzitutto quelle della nomina del coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione e del coordinatore per la sicurezza in fase di progettazione. Con la peculiarità, qualora sia in possesso dei requisiti professionali e formativi necessari alle due figure, di ricoprire egli stesso le funzioni a questi assegnate. ***Il responsabile dei lavori ha il dovere di verificare le misure generali di tutela previste dall'articolo 15 del D.lgs 81/08, compresa l'apposizione della segnaletica stradale che delimita l'area di cantiere, in quanto è sempre lui il primo responsabile della sicurezza, dell'efficienza e della regolarità del cantiere.*** La responsabilità penale può avere rilievo anche rispetto al reato di omissione di atti d'ufficio. La fattispecie si riferisce al comportamento del responsabile dell'ufficio tecnico di un Comune siciliano che aveva rifiutato di predisporre misure idonee ad eliminare il pericolo esistente, o quanto meno segnalarne la presenza agli utenti con la collocazione di apposita segnaletica, in una strada comunale che presentava un'anomalia altimetrica trasversale al manto stradale a causa della presenza di radici di alberi, il cui stato di abbandono e degrado era stato oggetto di numerose segnalazioni da parte di privati e della polizia municipale. L'imputato, nel caso di specie, nonostante la certa acquisizione della conoscenza di una oggettiva e rilevante situazione di persistente pericolo per la sicurezza della viabilità non ha fatto seguire nell'immediato l'adozione di alcun provvedimento, che peraltro era in suo potere emanare, né l'ordine di sistemarvi, quanto meno, l'opportuna segnaletica stradale, attivandosi in tempi rapidi, e senza l'aggravio di ulteriori spese aggiuntive, attraverso l'utilizzo di contrassegni e dispositivi in dotazione dell'ente, poiché accertati come senz'altro disponibili presso i magazzini comunali. **A tal riguardo si fa presente che la Corte Cassazione, sez. VI, sent. n. 33235 del 6.6.2013 dep. 31 luglio 2013 ha precisato quali sono i presupposti del reato di omissione ex art. 328 c.p, che sussistono non solo a fronte di richiesta o ordine ma anche quando sussista un'urgenza sostanziale impositiva, e che la Pubblica Amministrazione sia con-**

sapevole dell'omissione e quindi voglia la realizzazione di un evento contra ius. In questi casi, qualificabili come "danni da insidia" si configura una precisa responsabilità in capo alla Pubblica Amministrazione, la quale, nella qualità di proprietaria, gestore o concessionaria del bene demaniale, è tenuta a risarcire i danni cagionati agli utenti/ cittadini a causa dei sinistri stradali occorsi per omessa o insufficiente manutenzione della rete stradale. Pertanto, alla luce delle considerazioni di fatto e le ragioni di diritto precedentemente esposte, la Pubblica Amministrazione nell'esercizio dell'attività di vigilanza e di controllo dei beni di natura demaniale trova un limite alla propria discrezionalità, nelle norme di legge o di regolamento nonché nelle regole di comune prudenza e diligenza e, in particolare, in quelle dettate dalla norma primaria del *neminem laedere*, e la stessa deve garantire, come priorità, la manutenzione del proprio patrimonio stradale in uno stato tale da impedire che l'utente possa essere messo in una condizione pregiudizievole a causa dell'esistenza di situazioni di pericolo occulte o difficilmente prevedibili, per evitare responsabilità civili, penali e per danno erariale.

OMICIDIO STRADALE E LESIONI GRAVI: RESPONSABILITÀ

PERSONALE PENALE O IN CONCORSO NELL'EVENTO INCIDENTALE

L'ambito applicativo indicato dalla legge 41/2016 *"Il reato può essere commesso da chiunque viola le norme che disciplinano la circolazione stradale"* ha aperto a delle variabili diverse che possono concorrere nella dinamica di un evento incidentale.

Ad esempio:

1. La Corte di Cassazione, con la Sentenza n. 3296 del 23 gennaio 2017, ha emesso una condanna per omicidio stradale, causato dalla violazione di una sosta vietata ai sensi dell'art. 157 Codice della Strada. Difatti il soggetto condannato aveva lasciato un autoarticolato in sosta lungo una stradina di campagna per effettuare una attività di scarico di merci. Pochi minuti dopo sopraggiungeva un autocarro il cui autista, abbagliato dal sole, non scorgeva in tempo il veicolo parcheggiato in modo da occupare gran parte della carreggiata. L'impatto, inevitabile, risulta fatale per il secondo conducente. La violazione commessa riguarda l'articolo 157 Codice della Strada, nella parte in cui vieta *"la sosta del veicolo sulla corsia di marcia di una strada sita al di fuori del centro abitato ed occupando gran parte della stessa"*. L'ingombro causato in questo modo ha reso inevitabile il sinistro mortale, riguardo al quale nessuna colpa si può comminare alla parte offesa, considerando che questa procedeva a velocità moderata, per di più contro il sole abbagliante e che il mezzo in sosta non era in alcun modo segnalato. La Corte ha messo in evidenza il pericolo causato dall'imputato a causa dell'ingombro creato sulla strada, precisando che nessun accorgimento messo in atto sarebbe stato sufficiente a mettere in sicurezza gli altri utenti della strada, né le luci di segnalazione attivate, né la presenza delle persone a terra ad avvisare del pericolo, e pertanto la situazione di pericolo è stata causata dalla violazione delle norme sulla sosta sopra riportata. Così concludono i giudici: *"ciò che il ricorrente perde di vista è che l'autocarro non si sarebbe dovuto trovare in quel posto, una volta esclusi, si ripete, una situazione di emergenza che avesse costretto a porre in essere quella sosta (guasto improvviso, malore dell'autista ecc.), o il caso in cui si fosse munito di apposita autorizzazione amministrativa per sostare in quel luogo al fine di caricare i mattoni di cemento; ed, infatti, solo in tali situazioni si sarebbero potute valutare come idonee o meno le precauzioni adottate per segnalare la presenza agli altri utenti della strada dell'autocarro in sosta lungo il margine della carreggiata, al fine di esonerare l'agente da ogni responsabilità in relazione ad una sosta da lui non voluta e/o autorizzata."*
2. Con sentenza n. 34462/2016 della Corte di Cassazione, quinta sezione penale, ha precisato che il conducente che faccia affidamento sul rispetto delle regole della circolazione stradale ad opera degli altri utenti della strada, non è esonerato da colpa in caso di sinistro, poiché le norme richiedono comunque il puntuale rispetto dei doveri di prudenza e diligenza al fine di affrontare situazioni di pericolo prevedibili ancorché determinate da comportamenti irresponsabili altrui. Nel sinistro in cui era stato coinvolto l'imputato aveva perso la vita un uomo alla guida di un motocarro Ape, ma la Corte territoriale riconduceva il sinistro alla manovra improvvisa ed im-

prevedibile del conducente del motocarro che si era inserito nella carreggiata da una strada laterale, senza concedere la precedenza ai veicoli marcianti sulla semi-carreggiata di percorrenza, tagliando di fatto la strada al veicolo dell'imputato che, impossibilitato a eseguire tempestiva manovra frenante, aveva tentato di eseguire una manovra eversiva di salvataggio sulla propria sinistra, ma nonostante ciò non riusciva a evitare la collisione. Circa la presenza del TIR, la Corte rammenta che il mezzo avrebbe potuto ostacolare la visuale anteriore ma non certamente la visuale laterale a destra della intersezione, soprattutto in presenza di incrocio pericoloso presegnalato a 200 metri e del fatto che lo stesso imputato aveva dichiarato di tenere rispetto al Tir una adeguata distanza di sicurezza di oltre 30 metri. La giurisprudenza, precisano i giudici, non esonera da colpa il conducente che faccia affidamento sul rispetto delle regole sulla circolazione stradale ad opera di altri utenti poiché le norme sulla circolazione stradale impongono severi doveri di prudenza e di diligenza proprio per fare fronte a situazioni di pericolo, determinate anche da comportamenti irresponsabili altrui, anche se prevedibili. Appare pertanto evidente che, in relazione ai profili di prevedibilità dell'altrui illegittimo comportamento, la Corte territoriale abbia utilizzato una motivazione assolutamente incoerente e contraddittoria, ipotizzando un impedimento alla perlustrazione laterale da parte dell'imputato che risulta ampiamente smentito da altre circostanze oggettive. Una velocità più moderata di quella tenuta (che si avvicinava al massimo consentito per quella strada) che sarebbe stata imposta anche dallo stato dei luoghi e dalla presenza di una intersezione stradale, avrebbe certamente agevolato un tale arresto precoce, operato, invece, dalla testimone, che aveva bloccato la propria marcia con una lunga frenata radente (Fonte Altalex).

- 3 La Cassazione penale, quinta sezione penale, con la sentenza 47094/2016 ha confermato la condanna per omicidio colposo nei confronti di un'automobilista disattento che aveva fatto cadere una donna anziana in bici. Difatti, secondo la Suprema Corte, va condannato per omicidio colposo l'automobilista che in maniera imprudente ha improvvisamente aperto la portiera urtando l'anziana in bici che stava sopraggiungendo, provocandole gravissime lesioni da cui deriva il consequenziale decesso.
- 4 Una vicenda dall'esito simile a quello di cui la quarta sezione penale si è occupata nella recente sentenza n. 33602/2016. Per i giudici si può affermare, senza alcun dubbio, che l'incidente ha cagionato all'anziana donna lesioni gravi, in particolare, trauma cranico con frattura occipitale, emorragia cerebrale e frattura del perone sinistro, sufficienti per provocarne la morte, sia stato determinato dalla condotta imprudente dell'automobilista. Inutile per l'uomo lamentare la mancata violazione di una norma cautelare e cercare di incolpare i medici della donna per errori terapeutici. Il giudice di merito, precisa la Cassazione, ha pedissequamente ricostruito la dinamica dell'incidente stradale attraverso dichiarazioni e consulenze disposte dal Pubblico Ministero. Sulla base delle risultanze processuali, è risultato provato, oltre ogni ragionevole dubbio, che l'incidente che aveva portato al decesso dell'anziana era connesso alla condotta tenuta dall'imputato ed era stato causato dall'apertura dello sportello dell'auto, dallo stesso effettuata in violazione dell'art. 157, comma 7, del Codice della strada, a norma del quale "*È fatto divieto a chiunque di aprire le porte di un veicolo, di discendere dallo stesso, nonché di lasciare aperte le porte, senza essersi assicurato che ciò non costituisca pericolo o intralcio per gli altri utenti della strada.*". Ne deriva la conferma della condanna, decisa in Appello, a un anno di reclusione, sostituita con due anni di libertà controllata, per omicidio colposo. La condotta dell'uomo era stata, infatti, altamente imprudente, ma anche violativa del Codice della Strada (fonte Studio Cataldi).
- 5 Le sentenze precedentemente analizzate fondano la "ratio interpretativa" sulla base degli elementi e principi da adottare nel ricercare la responsabilità nella dinamica di un incidente stradale, confermati e riproposti dalla Suprema Corte con la sentenza 5 aprile 2016 n.17000. Difatti, a parere dei giudici della Cassazione, in materia di omicidio colposo da incidente stradale, l'accertata violazione, da parte di uno dei conducenti dei veicoli coinvolti, di una specifica norma di legge dettata per la disciplina della circolazione stradale non può di per sé far presumere l'esistenza del nesso

causale tra il suo comportamento e l'evento dannoso, che occorre sempre provare e che si deve escludere quando sia dimostrato che l'incidente si sarebbe ugualmente verificato anche qualora la condotta antigiuridica non fosse stata posta in essere: "per stabilire la sussistenza del nesso causale tra la condotta del soggetto attivo e l'evento, occorre verificare la sussistenza non solo della causalità della condotta (ossia della dipendenza dell'evento dalla condotta in cui quest'ultima si ponga quale condicio sine qua non, in assenza di decorsi causali alternativi eccezionali, indipendenti e imprevedibili), ma altresì la sussistenza della causalità della colpa (intesa come introduzione, da parte del soggetto agente, del fattore di rischio poi concretizzatosi con l'evento, posta in essere attraverso la violazione delle regole di cautela tese a prevenire e a rendere evitabile il prodursi di quel rischio)".

ATTRAVERSAMENTI PEDONALI RIALZATI E COLORATI.

RESPONSABILITÀ CIVILE, PENALE ED ERARIALE.

OMICIDIO STRADALE E LESIONI GRAVI A CAUSA DI SEGNALETICA APPOSTA

NON CORRETTA O NON CONFORME AL CODICE DELLA STRADA.

L'ESEMPIO DELL'UTILIZZO DA PARTE DEGLI ENTI PROPRIETARI DELLA STRADA DEGLI ATTRAVERSAMENTI COLORATI O RIALZATI.

RESPONSABILITÀ ERARIALE.

È ormai prassi diffusa da parte di alcuni Enti proprietari delle strade utilizzare attraversamenti pedonali a fondo rosso, verde, tricolore, o giallo nere in prossimità di cantieri o ancora in prossimità dei centri storici con particolari colorazioni storiche, e colori che rappresentino una sorta di propaganda politica a favore della corrente che governa la città. Tale prassi sarebbe giustificata, a parere di chi la utilizza, in quanto il Codice della strada non specificerebbe quale colore debbano avere gli attraversamenti pedonali. Proprio questa "presunta" e mai dimostrata lacuna del codice e del suo regolamento di esecuzione sui colori, hanno permesso di far muovere, nel vuoto normativo, ognuno a suo modo, che, in buona fede o meno, con la scusa di potenziare la visibilità hanno gettato secchiate di vernice ridipingendo le zone di asfalto su cui sono posizionate le strisce. Ma sono davvero più visibili colorate? In alcune condizioni di luce, magari quando c'è penombra, l'occhio umano tende a percepire meglio il contrasto bianco / nero più di quanto possa essere il bianco / rosso e così via. Ma non è di certo solo quello il problema. Infatti, questi continui cambi di colore avvenuto sul manto stradale non hanno fatto altro che rendere l'asfalto pieno di insidie sia per i pedoni che attraversano la strada ignari del pericolo, sia delle autovetture che, in caso di frenata di emergenza per l'attraversamento improvviso di un pedone, possono non avere l'aderenza necessaria per evitare guai ancora più grossi in quanto gli spazi di frenata sono superiori a quelli che normalmente si registrano sugli speciali fondi ad alta aderenza che il codice prevede su tutti gli attraversamenti pedonali. Dunque l'unica soluzione plausibile è che le colorazioni delle strisce pedonali debbano avvenire con l'utilizzo della pasta del conglomerato.

Come operatori del diritto, siamo soliti considerare le leggi come quegli atti che contengono dispositivi generali e astratti, resi noti e cogenti mediante pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana. Queste sono le così dette fonti del diritto: leggi, decreti, leggi e legislativi, regolamenti. Ora è opportuno ricordare che come sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana sono pubblicate le "leggi normative", sul Bollettino Ufficiale del Centro Nazionale delle Ricerche, sono pubblicate quelle che allo stesso modo possiamo definire le "leggi tecniche". Insomma, l'insieme di quelle regole tecniche che non sono emanate in funzione di un obiettivo politico da raggiungere e dunque nell'esigenza di proteggere un particolare oggetto giuridico, quanto piuttosto, di acclarare come vere, determinate conclusioni cui è giunta la scienza nazionale od internazionale, in ragione dell'oggetto di studio scientifico cui sono rivolte. In specie, sul B.U. C.n.r. n. 150 del 15 dicembre 1992, sono state pubblicate le "Norme sull'arredo funzionale delle strade urbane". Peraltro, val la pena di ricordare che nella difficoltà di emanare specifiche norme tecniche vincolanti da parte del nostro legislatore, le citate norme tecniche finivano – o dovevano finire – per essere lette come direttive tecniche al momento in cui erano pubblicate nel citato bollettino

ufficiale. In buona sostanza, un riferimento inequivocabile, per quel funzionario-tecnico che deve adottare dei provvedimenti o delle decisioni di pubblico interesse, quale la realizzazione di una rete viaria o la tracciatura di segnaletica orizzontale. In quanto direttiva tecnica, un modello comportamentale scientificamente condiviso, il cui mancato rispetto avrebbe comportato – come comporterebbe – quanto meno una motivazione credibile: tanto più se dall'inosservanza di quella specifica disposizione, ne deriva potenzialmente un danno a persone e/o cose. Nello specifico, la norma tecnica citata al § 3.3. (Segnaletica orizzontale) dispone che "...la segnaletica orizzontale serve, da sola od in associazione a quella verticale, per suddividere le aree o le piattaforme stradali nei vari elementi ed in particolare [...] a delimitare la carreggiata stradale, le corsie di marcia, specializzate e non, le corsie di manovra e gli spazi di sosta; i passaggi e gli attraversamenti pedonali...". Con riferimento alla visibilità diurna e notturna, data la sua funzione di guida ottica, la segnaletica orizzontale "...deve essere visibile sia di giorno che di notte...". È chiaro che "...per la visibilità diurna occorre che tra la segnaletica e la superficie stradale sussista un adeguato contrasto cromatico...". La direttiva tecnica, poi, in presenza di pavimentazioni chiare, sulle quali non è garantito il suddetto contrasto cromatico, evidenzia l'esigenza di ricorrere "...ad una bordatura di contrasto mediante la distesa di vernici o alla posa in opera di materiali scuri, con – nel caso di strisce – larghezza tale da avere sporgente su ciascuno dei lati una striscia scura larga metà di quella funzionale...". Evidentemente, con riferimento alla visibilità notturna, la striscia bianca deve garantire un'adeguata rifrangenza "...a distanze corrispondenti a quelle dei proiettori anteriori anabbaglianti ed abbaglianti dei veicoli (30-140 m.) ...". Infine, "...per punti singolari della strada e in zone climatiche particolarmente soggette a pioggia e nebbia, può utilmente farsi ricorso alla integrazione delle strisce longitudinali con inserti, che per il rilievo degli elementi rifrangenti rispetto alla superficie stradale consentono l'assolvimento della funzione ottica, anche se in modo puntuale e non continuo come le strisce...". Non a caso, è stato evidenziato che la riduzione della visibilità della segnaletica orizzontale, può compromettere, anche gravemente, la sua funzione di guida ottica, determinando situazioni di grave disagio per l'utente e di pericolo per la circolazione. La direttiva tecnica citata, prosegue fornendo indicazioni utili alle prestazioni, caratteristiche tecniche, materiali utilizzabili, modalità di tracciamento per la realizzazione del segnalamento stradale realizzato sulla relativa piattaforma. L'intero quarto paragrafo della norma tecnica n. 150/1992 è dedicata agli attraversamenti pedonali, intesi questi ultimi come quegli elementi di intersecazione tra la rete di movimento veicolare e quella di movimento pedonale.

Sarebbe interessante proseguire oltre nella lettura della norma tecnica citata, se non altro con riferimento alla opportunità di utilizzare tali elementi in talune tipologie di strade, piuttosto che non in altre, ma quello su cui ci vogliamo soffermare è la concreta visibilità e avvistabilità di tali segnali. Infatti, l'articolo 40 del nuovo Codice della Strada e gli articoli 137 e seguenti del relativo regolamento di esecuzione e di attuazione, nel recepire sostanzialmente le più volte citate norme tecniche prevede che tutti i segnali orizzontali devono essere realizzati con materiali tali da renderli visibili sia di giorno che di notte, anche in presenza di pioggia o con fondo stradale bagnato e, ancora, che nei casi di elevata frequenza di condizioni atmosferiche avverse, possono essere utilizzati materiali particolari, tra cui i dispositivi retroriflettenti integrati dei segnali orizzontali. Non a caso, è stato evidenziato che la riduzione della visibilità della segnaletica orizzontale, può compromettere, anche gravemente, la sua funzione di guida ottica, determinando situazioni di grave disagio per l'utente e di pericolo per la circolazione. Per quanto il comma 4 dell'articolo 137 da ultimo citato disponga che le caratteristiche fotometriche, colorimetriche, di antiscivolosità e di durata dei materiali da usare per i segnali orizzontali, nonché i metodi di misura di dette caratteristiche, siano stabilite da apposito disciplinare tecnico approvato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ad oggi tale disciplinare non è stato ancora emanato.

Per l'ente proprietario della strada resta comunque l'esigenza di garantire la concreta avvistabilità e visibilità dei segnali orizzontali, in qualsivoglia condizione di tempo e di luogo ed in subordine, l'obbligo di segnalare l'eventuale e temporanea mancanza della segnaletica orizzontale, mediante l'apposizione del pannello integrativo di cui alla fig. II 6/a dell'allegato al Titolo II del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice

della Strada (art. 83 reg. cit.). Questo, ovviamente, per evitare che la guida ottica garantita dalla segnaletica orizzontale venga improvvisamente meno, con potenziale pericolo per la sicurezza della circolazione stradale e con particolare riferimento all'avvistabilità dei margini e mezzerie stradali, nonché dei punti di attraversamento dell'utenza debole.

Peraltro, come segnalato nella Direttiva 24 ottobre 2000 Min. LL.PP. (*direttiva registrata alla Corte dei conti il 7 dicembre 2000 -Registro n.3 Lavori pubblici; foglio n. 70 – sottoscritta dal Ministro Nerio Nesi ma bloccata dall'entrante Ministro Pietro Lunardi*) sul corretto uso della segnaletica stradale, un utile riferimento circa i parametri qualitativi minimi in uso della segnaletica orizzontale, è costituito dalla norma UNI EN 1436:1998. A tale norma tecnica può quindi fare utile riferimento l'ente proprietario della strada, all'atto di acquisto della segnaletica orizzontale.

Al n. 3, del comma 1, dell'art. 3 del Codice della Strada, è definita "attraversamento pedonale" «...la parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli...», quando, all'articolo 40, comma 2, lett. c) del medesimo codice e all'articolo 145 del regolamento di esecuzione del Codice della Strada sono indicate le caratteristiche di tali segnali orizzontali. Tali attraversamenti sono evidenziati sulla carreggiata mediante zebrastrisce con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli, di lunghezza non inferiore a: m. 2,50 sulle strade locali e sulle urbane di quartiere e m. 4,00 sulle altre strade; la larghezza delle strisce e dei relativi intervalli è di 0,50 m. cosicché l'eventuale evidenziazione di fondo, secondo la norma tecnica stabilita dal C.N.R. costituisce una striscia virtuale senza soluzione di continuità, integrata dall'attraversamento pedonale considerato. Va evidenziato, infine, che ai commi 3 e 4 dell'art. 145 da ultimo citato, sono previsti dei sistemi di canalizzazione e di convogliamento del traffico pedonale e di avvistabilità degli attraversamenti pedonali, meglio evidenziati alle figure II.435 e II.436 degli allegati grafici del regolamento. In buona sostanza, recependo la norma tecnica del C.N.R. (§ 4.4.) che prevede la realizzazione delle c.d. ringhiere di convogliamento, stabilisce in chiaro, che in presenza del segnale FERMARSI E DARE PRECEDENZA, l'attraversamento pedonale, se esiste, deve essere tracciato a monte della linea di arresto, lasciando uno spazio libero di almeno 5 m.; ciò che più conta, in tal caso i pedoni devono essere incanalati verso l'attraversamento pedonale mediante opportuni sistemi di protezione.

Non da meno, sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità, da parte dei conducenti, nei confronti dei pedoni che si accingono ad impegnare la carreggiata, gli attraversamenti pedonali possono essere preceduti, nel verso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zig-zag del tipo di quella prevista per evidenziare lo spazio di fermata dei veicoli in servizio di trasporto pubblico collettivo di linea di cui all'art. 151, comma 3 del regolamento citato.

In un modo o nell'altro, sorge quindi l'esigenza finale di rendere maggiormente visibili tali attraversamenti. Pertanto, alla luce di quanto sopra detto, si evince in modo chiaro e convincente come il Codice ed il Regolamento di attuazione ed esecuzione prevedono varie possibilità finalizzate al miglioramento della visibilità degli attraversamenti pedonali, ciò, pertanto, non giustifica il dilagare della tracciatura bicolore.

Tra l'altro tali prodotti non hanno di per sé caratteristiche fisiche, chimiche e meccaniche che siano compatibili con l'uso della strada e garantiscano una non alterazione delle condizioni di utilizzo della medesima strada, tali da non risultare effettivamente conformi alle generali specifiche indicate nel regolamento, senza assicurare in modo certo caratteristiche antisdrucchiolevoli, rifrangenti ad alta visibilità e "antiusura".

Nella pratica, tra l'altro, è emerso come il sistema bicolore di tracciatura dei segnali orizzontali e, più specificatamente, degli attraversamenti pedonali, non è da ritenere applicabile dall'ente proprietario della strada, anche tenuto conto del fatto che in assenza di luce – dunque di notte – le differenze cromatiche non risultano più percepibili dal nostro sistema visivo e tutto si riduce ad un'immagine con variazione di grigi, dal bianco al nero: questi ultimi, con maggior fattore di contrasto cromatico. Infatti, è del tutto evidente che se il maggior assorbimento della radiazione luminosa caratterizza gli oggetti neri o comunque tendenti al nero, il miglior respingimento della radiazione luminosa caratterizza gli oggetti bianchi o comunque tendenti al bianco; non da meno, la gamma dei colori compresi tra il bianco ed il nero, in carenza di radiazione luminosa paiono mere sfumature del grigio di

talché il miglior contrasto cromatico è dato dal segnale bianco, su fondo stradale scuro o bituminoso. Non a caso, la norma tecnica più sopra citata, (solo) in presenza di pavimentazioni chiare sulle quali non è garantito il suddetto contrasto cromatico raccomanda di ricorrere alla bordatura di contrasto mediante la distesa di vernici scure. Va da sé, che quando la pavimentazione è di per sé scura, il migliore e maggiore contrasto è determinato dalla sola tracciatura di strisce di colore bianco, con alto fattore di luminanza. A tal proposito si ricorda che il fattore di luminanza di un segnale stradale (verticale come orizzontale) è indice della risposta luminosa del segnale medesimo tanto che, anche in orario diurno – se non soprattutto, durante le ore diurne – un più alto fattore di luminanza garantisce la migliore discriminazione del segnale nell’ambito dell’arredo stradale considerato. Diversamente, l’uso delle più svariate colorazioni di fondo (solitamente il rosso, il blu e il verde), per quanto tendano a fungere da “segnali che forniscono informazioni utili” (sul colore del governo locale), non riescono a sortire il medesimo effetto di avvistabilità e quindi, di visibilità, che può garantire il contrasto bianco/nero. Anzi, talune patologie dell’occhio o taluni “giochi di colori” tra sfondo del segnale orizzontale ed indumenti del pedone, possono determinare confusione visiva e/o distrazione nella guida. Tra l’altro, non è disponibile una documentazione che dimostri la efficienza di tali iniziative, né in termini di migliorata sicurezza, né in termini di permanenza nel tempo di adeguate caratteristiche di aderenza del fondo stradale e del colore. Alcune sperimentazioni a suo tempo autorizzate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, hanno dato esito negativo e sono anche pervenute segnalazioni che confermano i timori già espressi circa le prestazioni di tali soluzioni, specie nei confronti dei veicoli a due ruote.

Non da meno, l’uso dei dispositivi retroriflettenti integrativi dei segnali stradali (così detti occhi di gatto e simili) previsti dall’art. 153 del regolamento, quando utilizzati sistematicamente e in abbinamento con colori di fondo colorati, può ulteriormente aggravare l’impatto visivo e determinare confusione segnaletica, nonché disturbo e/o pericolo alle persone con ridotte od impedito capacità motorie. Non a caso, infatti, la norma tecnica più volte citata ne suggerisce l’uso di tali inserti (solo) per punti singolari della strada e in zone climatiche particolarmente soggette a pioggia e nebbia. Del resto, i commi 5 e 6 dell’art. 137 del regolamento prevede chiaramente che i colori dei segnali orizzontali sono il bianco, il giallo, l’azzurro ed il giallo alternato con il nero, il cui impiego è specificato per ciascuna categoria di segnali negli articoli che seguono e che nessun altro segnale è consentito sulle carreggiate stradali all’infuori di quelli previsti dalle norme citate. In buona sostanza, una cosa è la tracciatura della segnaletica orizzontale, altra ancora la colorazione di fondo della piattaforma stradale.

È chiaro che in tal caso l’omogeneità del segnalamento, pone l’utente nella condizione di riconoscere come tale la segnaletica, senza con ciò determinare quelle situazioni di indecisione nella guida provocate da sfondi colorati occasionali ed imprevedibili che tanto più gravi sono, quanto più ridotti sono i tempi di reazione dell’utente considerato, la sua abilità alla guida, la conoscenza del territorio, l’integrità psico-fisica di questi, eccetera.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la pubblicazione della Direttiva ministeriale n. 777 del 27 aprile 2006 ha provveduto a regolamentare gli attraversamenti pedonali con colorazione diversa da quella stabilita dal Codice della Strada. Da un punto di vista giuridico la suddetta Direttiva è senza dubbio da annoverarsi tra gli atti amministrativi generali non aventi natura regolamentare. Ciò posto, mentre gli atti normativi, ai sensi dell’articolo 7 del d.P.R. n. 1092/1985, entrano in vigore nel quindicesimo giorno successivo a quello della loro pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale, gli atti e i decreti non aventi contenuto normativo, di regola, acquistano efficacia, in base ai principi generali, fin dalla data di adozione da parte dell’autorità competente. Invece, gli atti generali non normativi che, come accade nel caso in esame, specificano le modalità tecniche applicative di preesistenti norme impositive di obblighi in capo ai destinatari, pur non essendo sottoposti alla così detta *vacatio legis*, richiedono, comunque, ai fini della loro concreta applicabilità, l’attuazione di misure di pubblicità idonee a renderli conoscibili da parte dei loro destinatari.

Nella direttiva viene esplicitamente riportato che: “... omissis ... occorre premettere che non vi sono allo stato norme che impongono una particolare colorazione del manto stradale, per quanto in Italia la quasi totalità delle strade destinate al transito di veicoli a motore

hanno pavimentazione in conglomerato bituminoso, come noto di colore particolarmente scuro, tendente al nero, e con caratteristiche superficiali tali da garantire la migliore aderenza delle ruote dei veicoli.

Riguardando la questione sotto l'aspetto squisitamente strutturale, nulla vieta la realizzazione di un manto stradale di colore diverso per evidenziare particolari tratti di strada od evidenziare una specifica destinazione della stessa o di corsie riservate (*ad esempio: intersezioni, aree pedonali, piste ciclabili, eccetera*), se la colorazione è eseguita in pasta nel conglomerato, ed è dimostrato che gli eventuali additivi non ne alterano le caratteristiche fisiche e meccaniche, ovvero si ottengano prestazioni comunque paragonabili e durature nel tempo anche in relazione al colore"; ma il Ministero successivamente precisa anche che "Diverso è l'approccio se la colorazione del fondo stradale è localizzata in corrispondenza dell'attraversamento pedonale e realizzata utilizzando vernici. In tal caso si rientra a tutti gli effetti nel campo della segnaletica stradale orizzontale e di conseguenza tale pratica è vietata. Risulterebbe infatti in contrasto con quanto previsto all'art. 137 comma 5 del Regolamento di esecuzione del Codice della strada, che elenca i colori che si possono impiegare per il segnalamento orizzontale e ne specifica l'impiego."

Lo specifico richiamo alla possibilità di "realizzazione di un manto stradale di colore diverso per evidenziare particolari tratti di strada o evidenziare una specifica destinazione della stessa o di corsie riservate", trova una corretta applicazione solamente nel rispetto delle definizioni riportate nel Codice della strada.

Inoltre, si ricorda che gli utenti della strada devono riconoscere e rispettare la segnaletica formalmente prevista dal Codice della Strada, che deve essere uniforme su tutto il territorio nazionale, anche nel rispetto degli accordi internazionali assunto da parte dello Stato Italiano in materia di segnaletica stradale, anche al fine di evitare che un utente della strada non italiano abbia la difficoltà a riconoscere un segnale prescrittivo così importante.

La recente sentenza n. 38 del 14 marzo 2017 della Corte dei conti, sezione per il Veneto, ha di fatto e di diritto riconosciuti validi ed efficaci giuridicamente tutti i concetti e le considerazioni sopra esposte. Difatti, ha riconosciuto responsabile per danno erariale e conseguente pagamento, il Responsabile dell'area tecnica del comune per aver autorizzato la realizzazione di attraversamenti pedonali colorati, in quanto, in virtù della sua qualificazione professionale, con un minimo di diligenza e un approfondimento sulla questione "avrebbe potuto certamente rilevare l'antigiuridicità della scelta effettuata, solo verificando le chiare disposizioni normative in materia, alla luce della modifica cromatica che andava a introdurre nella segnaletica orizzontale posta nel territorio dell'Ente locale, sicuramente innovativa rispetto ad una tradizionale coloratura". Nella fattispecie in esame, il Responsabile dell'area tecnica ha disposto la realizzazione di alcuni attraversamenti pedonali su manto stradale di colorazione verde "onde far risaltare maggiormente il colore bianco delle strisce e segnalare la discontinuità all'automobilista". Tale iniziativa, come detto, è apparsa alla Corte in contrasto con la disciplina vigente ed ha assunto rilievo sotto il profilo della responsabilità contabile - amministrativa nel senso che la Procura erariale ha contestato al funzionario un danno, quantificato in 1.155,00 euro, corrispondente alla differenza tra il costo di 55 attraversamenti pedonali colorati rispetto al costo di altrettanti attraversamenti tradizionali su fondo nero/grigio scuro. La Corte ha, al fine di valutare l'antigiuridicità dell'evento, richiama la normativa vigente da cui risulta che:

- il Codice della Strada all'articolo 40 nel disciplinare la segnaletica orizzontale rinvia al regolamento per quanto riguarda le forme, le dimensioni, i colori, i simboli e le caratteristiche dei segnali orizzontali e, all'articolo 45, vieta l'impiego di segnaletica stradale non conforme a quella stabilita dal codice stesso, dal Regolamento o dai decreti e dalle direttive ministeriali;
- il Regolamento (approvato con Dpr 16 dicembre 1992 n. 495) stabilisce che: - i colori dei segnali orizzontali sono il bianco, il giallo, l'azzurro e il giallo alternato con il nero (articolo 137 comma 5); - gli attraversamenti pedonali sono evidenziati sulla carreggiata mediante zebraure con strisce bianche parallele alla direzione di marcia (articolo 145); - nessun altro segno è consentito sulle carreggiate stradali soggette a pubblico transito, all'infuori di quanto previsto dalle norme in questione (articolo 155);

- il decreto del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 27 aprile 2006 n. 777 (*II direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'istallazione e la manutenzione*) ha espressamente ribadito (punto 5) la cogenza della normativa stradale in ordine alla colorazione degli attraversamenti pedonali nonché la necessità che la colorazione sia uniforme sull'intero territorio nazionale;
- la circolare 1/2001 della Prefettura di Padova, inviata a tutti i Sindaci della Provincia, richiama le disposizioni normative, la direttiva ministeriale e la normativa europea (UN 1436 del 2004) in ordine al divieto di utilizzare colorazioni diverse da quelle espressamente previste;
- l'illegittimità della segnaletica apposta trova riscontro anche per gli attraversamenti pedonali rialzati – e/o colorati -. Per quanto attiene ai rialzamenti della piattaforma stradale, gli stessi sono in genere adottati dagli enti proprietari di strade come dispositivi per rallentare la velocità. In questa utilizzazione possono essere trattati come segnali complementari ai sensi dell'art. 42, comma 2 del Codice della strada.

Le opere in questione non devono essere confuse con i dossi di rallentamento della velocità ai sensi dell'art. 179 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada perché la loro geometria è in genere diversa da quanto previsto nella norma richiamata. Le stesse opere si configurano quale modifica del profilo longitudinale delle strade interessate e per esse non ci si può riferire strettamente a norme di segnaletica quanto a motivazioni tecniche, di opportunità o necessità che l'Ente proprietario della strada può e deve valutare. Tali opere possono essere eseguite, utilizzando materiali idonei, e garantendo comunque la percorribilità. La geometria deve garantire le necessarie minime condizioni di scavalco da parte delle normali autovetture, in particolare quelle con carenatura bassa, per cui si consiglia di valutare attentamente l'altezza del rialzo e la lunghezza delle rampe. Si ricorda che l'Ente proprietario si assume la responsabilità per eventuali inconvenienti o danneggiamenti di veicoli che abbiano a verificarsi per effetto delle modifiche, nei confronti degli utenti che circolano nel rispetto delle prescrizioni presenti, che devono essere coerenti con la geometria del rialzo.

Si osserva che spesso i rialzi sono eseguiti come misure episodiche puntuali, senza uno studio accorto sulla loro geometria, sui materiali con cui sono realizzati e soprattutto sul loro posizionamento. Le misure di regolamentazione della circolazione nei centri abitati devono essere ispirate al criterio della migliore fluidificazione del traffico, senza impedimenti sulla viabilità principale o di attraversamento, che interessa spostamenti su più lunghe distanze; ed a provvedimenti di gestione della sosta e di tutela delle utenze deboli (bambini, anziani, invalidi, ciclisti, eccetera) nelle isole ambientali, dove gli spostamenti sono per lo più pedonali o comunque su più brevi distanze. Di conseguenza non è opportuno, né consigliabile, realizzare rialzi nel primo caso. Il provvedimento potrebbe risultare addirittura controproducente. Infatti un utente della strada tende a minimizzare il tempo di viaggio e quindi intenzionalmente, o istintivamente, è portato a recuperare le eventuali perdite di tempo incontrate lungo l'itinerario; pertanto ad ogni rallentamento, comunque indotto, consegue di solito un aumento dell'andatura per recuperarlo, riducendo così il margine di sicurezza.

Non va trascurata anche l'eventualità che gli utenti della strada possono scegliere di conseguenza un diverso itinerario che potrebbe spostare il problema che si intende risolvere su strade contigue. Viceversa, nelle isole ambientali, le misure di mitigazione della velocità, tra cui anche i rialzi della piattaforma stradale, sono meglio tollerate e spesso condivise, proprio in virtù di un minore condizionamento sulla condotta di guida data la diversa natura dello spostamento. In ogni caso si suggerisce di non installare i manufatti di cui trattasi in prossimità delle sedi di organi di Polizia o di istituzioni che operano anche in condizioni di emergenza, o lungo i consueti percorsi dei veicoli di trasporto pubblico o di emergenza al fine di non ostacolare o rallentare la loro attività.

Le considerazioni appena svolte sono ovviamente valide anche con riferimento ai dossi di rallentamento della velocità, previsti dall'art. 179 del Regolamento di esecuzione, di cui si è fatto cenno nel paragrafo 5.6 della Direttiva 24 ottobre 2000.

Naturalmente devono ricorrere le condizioni per la realizzazione di tali misure, e cioè la effettiva necessità di tutelare una utenza debole, a fronte di accertati comportamenti perico-

losi da parte dell'utenza motorizzata, o di una storia pregressa di incidentalità, unita ad una oggettiva difficoltà od impossibilità di conseguire migliore sicurezza con le consuete attività di controllo e repressione delle violazioni. Non devono essere trascurate opportune valutazioni tecnico-pratiche sui luoghi di impianto.

È ovvio che il transito di un veicolo su un rialzo della piattaforma stradale indurrà necessariamente sobbalzi con vibrazioni anche nell'ambiente circostante; vibrazioni tanto più intense quanto maggiore è la massa dei veicoli ammessi a transitare. Se nelle immediate vicinanze vi sono edifici occorre accertarsi che le vibrazioni non peggiorino la qualità della vita degli occupanti o addirittura danneggino le strutture o tamponature, per non incorrere in richieste di risarcimento.

Gli attraversamenti pedonali colorati, alla luce della loro accertata illegittimità per le considerazioni di cui sopra, si possono definire "una alterazione della segnaletica stradale prescrittiva a tutela dell'utenza debole", in quanto snaturano l'obbligo prescrittivo e creano confusione all'utente della strada nel riconoscerle come segnaletica stradale, condizione che, come abbiamo precisato, può essere rafforzata con un eventuale rialzamento dell'infrastruttura stradale con condizionamenti e conseguenze importanti per la circolazione stradale. Anche tali situazioni rientrano in modo significativo nei casi di "insidia o trabocchetto", quale figura sintomatica dell'attività colposa della Pubblica Amministrazione, ricorrente in presenza di due presupposti congiunti: l'elemento oggettivo della non visibilità del pericolo e l'elemento soggettivo della non prevedibilità dello stesso, secondo le regole della comune diligenza (v., ex multis, Cass. n. 5989/08; n. 7742/1997). Nel tempo, i requisiti di insidia o trabocchetto da elementi di facilitazione probatoria per il danneggiato, sono diventati presupposti stessi del risarcimento, ai sensi dell'art. 2043 e 2051 del Codice Civile, come indici tassativi della responsabilità dell'Ente proprietario della strada.

È vietato il sorpasso di un velocipede

a una distanza laterale minima inferiore a un metro e mezzo.

<http://www.senato.it/leg/17/BGT/Schede/FascicoloSchedeDDL/ebook/47607.pdf>

Atto Senato n. 2658 - XVII Legislatura

Modifiche all'articolo 148 del codice della strada in materia di tutela della sicurezza dei ciclisti

Iniziativa Parlamentare Michelino Davico (GAL (GS, PpI, M, Id, E-E, MPL))

Assegnato alla [8ª Commissione permanente \(Lavori pubblici, comunicazioni\)](#)

Prima di tutto, alla luce di detta iniziativa legislativa, diventa indispensabile l'installazione di una *dash cam* sul proprio veicolo (*vedi articolo sulle dash cam pubblicato su Nuove Direzioni 40 e scaricabile gratuitamente aprendo www.nuovedirezioni.it*) nonché sulla moto. Infatti, solo il filmato di una *dash cam* può dimostrare in modo oggettivo che si è sorpassato in sicurezza. Secondo aspetto è quello che, essendo in vigore la normativa sull'omicidio stradale, non è più possibile accettare che i ciclisti siano in circolazione senza regole e senza che adottino obbligatoriamente tutte le precauzioni per salvaguardare la propria incolumità nonché occorre tutelare chi li dovesse investire a causa di una mancata percezione e/o di un urto del ciclista nei confronti di una moto e/o veicolo per una sua improvvisa variazione di direzione senza aver prima guardato chi sopraggiunge.

Il punto: ben venga la sicurezza ma riguardo ai ciclisti e alla sicurezza di pedoni e altri utenti della strada occorre che contestualmente Governo e/o i parlamentari aggiungano come prescrizioni per i ciclisti:

1. il conseguimento di una patente con esame orale e prova pratica perché circolano sulle strade come gli altri utenti costretti ad avere una patente: copiando proficuamente l'iniziativa già presa a Treviso per gli emigranti (articolo aprendo <http://www.rivistabc.com/patente-per-la-bici-ai-migranti-di-treviso/>;
2. la targa sul velocipede perché oggi è per gli organi accertatori quasi impossibile elevare contravvenzione quando viaggiano in gruppo, senza luci, contromano e via dicendo. Un costo irrisorio se si abbina all'assicurazione;
3. l'assicurazione obbligatoria perché nella circolazione possono attivare danni ai pedoni e agli altri utenti della strada per poi non risponderne se non hanno beni da perdere e

perché l'attuale esenzione confligge con l'obbligo assicurativo per gli altri utenti della strada;

4. l'utilizzo del casco e del gilet retroriflettente perché sono proprio i dati indicati nella ddl che evidenziano il numero incredibile di incidenti a carico dei ciclisti e che come vediamo ogni giorno all'imbrunire, non sono ben percettibili dagli altri utenti della strada.

È diritto-dovere di tutti intervenire direttamente sollecitando Governo e parlamentari perché quanto richiesto nel ddl 2658 cozza contro la realtà visto che in Italia, dove possono circolare i velocipedi, sono strade dove, nella maggior parte, la carreggiata è unica e di larghezza anche inferiore ai 4 metri. Per quanto detto, un veicolo, specialmente trasporto pubblico e trasporto merci, non potrebbe sorpassare un ciclista ma mettersi in coda per chilometri alla velocità anche inferiore ai 20 km/h.

SUGLI ORGANI D'INFORMAZIONE

<http://www.bdtorino.eu/sito/articolo.php?id=24046>

CIVICO20 NEWS

<http://www.bdtorino.eu/sito/articolo.php?id=24046>

Il decreto "salva ciclisti". Multe fino a 651 €.

È vietato il sorpasso di un velocipede a una distanza laterale minima inferiore 150 cm. Considerazioni sullo stato delle strade e aspetti trascurati in cerca di risposta.

10 APRILE 2017 - di Carlo Mariano Sartoris

Il provvedimento presentato nel mese di marzo a favore della sicurezza dei ciclisti, sempre più vittime del traffico stradale. Un decreto utile ma che suscita una serie di riflessioni legate a tutto il mondo delle due ruote e non solo.

Cosa prevedeva fino a oggi il Codice della strada

Attualmente, il tutto è regolato dall'ex art. 148 del codice della strada che disciplina il sorpasso in termini generali. Manca nell'ordinamento "un'individuazione precisa della distanza minima che gli altri mezzi devono mantenere sorpassando i ciclisti". Ciò, diversamente da quanto avviene in altri Paesi europei, dove, da tempo, vi sono norme apposite che regolamentano i rapporti tra ciclisti e automobilisti e dove è facile incontrare appositi segnali stradali che raccomandano alle auto di mantenere, in fase di sorpasso, una distanza di almeno un metro e mezzo dalle biciclette che viaggiano ai lati della carreggiata".

Nuove disposizioni

Atto del senato 2658. Modifiche all'articolo 148 del Codice della strada. Iniziativa parlamentare: Michele Davico. Assegnato alla 8^a Commissione Permanente Lavori Pubblici e Comunicazioni.

Link: <http://www.senato.it/leg/17/BGT/Schede/FascicoloSchedeDDL/ebook/47607.pdf>

Il disegno di legge propone l'introduzione all'art. 148 del Codice della strada un nuovo comma 3-bis che vieta "il sorpasso di un velocipede a una distanza laterale minima inferiore a un **metro e mezzo**". Il comma 2 dell'unico articolo del ddl, inoltre, prevede che al mancato rispetto della distanza minima, si applichino le sanzioni previste: **da 163 a euro 651**, con una sanzione amministrativa della patente di guida da uno a tre mesi (fino a 6 mesi se un neopatentato).

Considerazioni da un punto di vista trasversale.

Ben venga la sicurezza, chi scrive lo sa bene, essendo vittima di un grave incidente stradale, ma alla luce di detta iniziativa legislativa, diventa indispensabile l'installazione di una dash cam su ogni veicolo, anche su una moto. Infatti, solo il filmato di una dash cam può dimostrare in modo oggettivo se si è sorpassato in sicurezza oppure no e nel caso di un contatto, dimostrare dinamica e misure. Dando per scontato che la maggior parte dei ciclisti si attiene a un contegno corretto ed è a conoscenza delle regole, talvolta è facile incontrare amatori che viaggiano affiancati occupando la sede stradale. È un particolare di non poca importanza. Essendo in vigore la normativa sull'omicidio stradale, è anacronistico accettare che i ciclisti siano in circolazione senza che adottino tutte le cautele per favorire la propria incolumità. Come per il ciclista, occorre anche tutelare chi li dovesse investire a causa di un'improvvisa variazione di direzione degli stessi senza aver prima guardato chi sopraggiunge. L'aumento delle piste ciclabili e dei percorsi extra urbani è un bel segno di attenzione nei confronti dei mezzi a pedale, sempre maggiormente oggetto di sport e di svago. Va anche detto però che la bicicletta negli ultimi tempi è diventato sempre di più il **primo mezzo di trasporto** per un nutrito numero di "nuovi utenti della strada": **stranieri** provenienti da mezzo mondo, sovente sprovvisti di una qualsiasi patente, non sempre disciplinati osservatori del Codice della strada. Per questo e altri motivi, proprio nel nome della sicurezza a 360°, occorrerebbe che contestualmente i parlamentari valutassero per i ciclisti:

1. il conseguimento di un patentino relativo al Codice della strada come gli altri utenti già dotati di patente;

2. la targa per la bici perché oggi è quasi impossibile individuare e sanzionare ciclisti che viaggiano affiancati o non distanziati, senza luci, contromano e via dicendo, cause frequenti di pericolo proprio per loro stessi.
3. un'assicurazione obbligatoria, perché ugualmente possono creare danni a pedoni e motociclisti per poi non risponderne se non hanno beni da perdere e perché l'attuale esenzione contrasta con l'obbligo assicurativo per gli altri utenti della strada;
4. l'utilizzo del casco, delle luci e del gilet riflettente. Sono proprio i dati indicati nella pdl che evidenziano il numero maggiore di incidenti a carico di ciclisti che all'imbrunire, non sono ben percettibili dagli altri utenti della strada.
5. È un insieme di proposte atte a migliorare la sicurezza e non a penalizzare il ciclista che in realtà non è altro che **il medesimo essere umano**, nonché utente della strada il quale, poco prima era qualificato pedone o automobilista soltanto per la differenza del modo o del mezzo di movimento.

Il suo carattere e il suo contegno non cambieranno per questo. Se era equilibrato e responsabile alla guida di un'auto, egualmente lo sarà in bicicletta o camminando.

Una priorità importante: lo stato dei luoghi.

Le nostre strade sono in uno stato vergognoso, sempre più segnate da **buche e sconnessioni micidiali** per ciclisti e non solo. La visibilità è spesso occultata da vegetazione ed erbacce, molte sponde sono franose o in pessimo stato. La cura degli asfalti urbani, provinciali, regionali eccetera, e relativa responsabilità della loro gestione spesso rimpallata e disattesa, dovrebbe far parte di analisi altrettanto approfondite da parte degli organi competenti alla sicurezza, anziché tagliar corto su una semplice questione di distanza. In Italia poi, molte strade secondarie, le preferite dagli amatori e dagli sportivi, sovente sono a carreggiata unica e di larghezza anche inferiore ai 4 metri. Per quanto legiferato, ogni sorpasso sarebbe problematico anche per il guidatore più esperto, parola della **dash cam** montata a bordo. Tutta la rete stradale nazionale chiede di essere accudita e rimodernata. Questa è la priorità di livello europeo. Altra fonte di pericolosità "passiva" non solo per i ciclisti, ma anche per i motociclisti, sono il proliferare di dossi, di restrizioni delle carreggiate tramite banchine e i sostegni dei guardrail, funesti anche in caso di banale caduta. Ragionando in termine di due ruote poi, non sono solo le biciclette i mezzi più a rischio. Anche i ciclomotori e le motociclette hanno solo due ruote. In caso di un piccolo urto sono egualmente a rischio.

Perché limitare la distanza di sorpasso ai soli velocipedi?

Altro e più romantico punto di vista

Tutto quanto fin qui considerato è legato a un'unica morale: si deve sempre legiferare tutto e sanzionare là dove si può. E se il problema fosse un altro?

Niente come una buona creanza civica e popolare può essere più utile di ogni sanzione. Ancor di più nel nostro paese, culla di contraddizioni, dove si cerca sempre di rimediare con pena & castigo, non per altre vie legate al risveglio della parte migliore del cervello.

Stiamo vivendo un momento storico davvero interessante: da una parte, uno sviluppo tecnico eccezionale, dall'altra, la perdita di vecchi e sani insegnamenti, dei radicati valori d'una relazione collettiva e di una consapevole appartenenza. Se tutti tornassimo a inforcare una bicicletta sarebbe un bene fisico e un salto all'indietro molto educativo. Non sarebbe poi necessario stabilire una distanza di sorpasso. Forse si tornerebbe a capire che siamo tutti egualmente fragili e uno soltanto.

<http://www.ilfattoquotidiano.it/2017/03/30/multe-sorpassare-un-ciclista-a-meno-di-un-metro-e-mezzo-costerà-fino-a-651-euro/3487631/>

30 marzo 2017

Multe, sorpassare un ciclista a meno di un metro e mezzo costerà fino a 651 euro

La sanzione amministrativa, e relativa sospensione della patente, è inserita nel testo di una proposta di legge presentata dal senatore Davico (Gal) e sottoscritta da altri 60 senatori. L'obiettivo è rendere meno pericolosa l'interazione su strada tra automobilisti e ciclisti aumentando le distanze di sicurezza. E ridurre il numero (alto) di incidenti con vittime e feriti.

Novità positive per chi ama pedalare: presto potrebbe entrare in vigore una nuova normativa stradale a **tutela dei ciclisti** che vieta alle automobili di sorpassarli se queste ultime non si mantengono almeno ad un **metro e mezzo** di distanza durante la manovra. Una norma introdotta in **Senato** dal **ddl 2658** e ora allo studio della commissione competente. L'obiettivo, come riportato nella proposta stessa, è di contribuire a ridurre il numero di vittime e feriti fra i ciclisti, rispettivamente 250 e 16 mila ogni anno. Per gli automobilisti trasgressori la multa da pagare dovrebbe oscillare **fra 163 a 651 euro**, con la **sospensione amministrativa della patente di guida** (da 30 a 90 giorni e fino a 6 mesi se il guidatore è un neo patentato). Del resto, come si legge nel ddl, "gli incidenti più gravi avvengono nell'ambito extraurbano dove ad influire sul maggiore rischio di decesso per i ciclisti è proprio la velocità dei veicoli motorizzati", e il mancato rispetto delle distanze di sicurezza. Il testo della proposta di legge riporta la firma di Michelino Davico (Gal) ma è sottoscritto da oltre 60 senatori

di tutto l'arco costituzionale e, ovviamente, sostenuto dal ciclismo agonistico italiano. La speranza è quella di rendere meno pericolosa la convivenza fra i diversi utenti della strada e più sicura la fase di sorpasso delle auto sui ciclisti, visto che oggi la suddetta manovra è spesso portata a termine "a distanza eccessivamente ravvicinata rispetto alle biciclette".

<http://www.studiocataldi.it/articoli/25608-biciclette-multe-fino-a-651-euro-per-chi-sorpassa-a-meno-di-un-metro-e-mezzo-di-distanza.asp>

Cosa dice oggi il codice della strada

Attualmente, il tutto è disciplinato solo dal disposto **ex art. 148 del codice della strada** che regola il sorpasso in termini generali. Manca, dunque, nell'ordinamento "**un'individuazione ben precisa della distanza minima** che gli automobilisti che sorpassano i ciclisti devono mantenere, nonostante i pericoli per la sicurezza che derivano dalla manovra". Ciò, **diversamente da quanto avviene negli altri Paesi europei**, dove, da tempo, vi sono norme apposite che regolamentano dettagliatamente i rapporti tra ciclisti e automobilisti. Da Barcellona a Strasburgo, passando per Copenaghen, infatti, "è facile imbattersi in appositi [segnali stradali](#) che raccomandano alle auto di mantenere, in fase di sorpasso, una distanza di almeno un metro e mezzo dalle biciclette che viaggiano ai lati della carreggiata". In Francia, ad esempio, nel Code de la Route è prevista una distanza di sicurezza di almeno 1 metro nei centri abitati e di 1,5 metri nelle strade extraurbane. Idem in Spagna. E le violazioni sono punite con sanzioni pecuniarie salate e la decurtazione di punti dalla patente. Da qui, la necessità di allineamento con gli standard europei, in tema di sicurezza stradale.

Il nuovo divieto di sorpasso e le multe

Il disegno di legge propone, dunque, nello specifico, l'introduzione all'art. 148 del [codice della strada](#) (d.lgs. n. 285/1992) di un nuovo comma 3-bis che **vieta "il sorpasso di un velocipede a una distanza laterale minima inferiore a un metro e mezzo"**.

Il comma 2 dell'unico articolo del ddl, inoltre, prevede che al mancato rispetto della distanza minima inserita, si applichino le medesime sanzioni dei commi precedenti (da 9 a 13) e dunque la **multa da euro 163 a euro 651**.

Inoltre, alle violazioni consegue anche la sanzione amministrativa accessoria della patente di guida da uno a tre mesi (che sale fino a 6 mesi se alla guida è un neopatentato).

Legge entro l'anno

Il ddl, già assegnato alla commissione lavori pubblici del Senato, mira ad essere rapidamente incardinato e licenziato da palazzo Madama prima dell'estate per poi traghettare alla Camera. Data l'adesione bipartisan sottolinea lo stesso primo firmatario, l'obiettivo è quello di farlo **diventare legge entro l'anno**.

<http://www.studiocataldi.it/articoli/21903-biciclette-sorpasso-ad-almeno-un-metro-e-mezzo-di-distanza.asp>

http://motori.ilmattino.it/news/multe_fino_a_651_euro_per_chi_sorpassa_ciclista_a_meno_di_un_metro_e_mezzo_distanza-2343518.html

<http://www.cmnews.it/notizie/calabria/136018-calabria-a-bisignano-dopo-la-normativa-salva-ciclista-bisogna-mettere-in-sicurezza-le-strade-extraurbane/>

D'accordo con la sicurezza stradale ma vista la precarietà delle strade sarebbe opportuno tutelare gli appassionati della bicicletta finanziando la costruzione di piste idonee allo svolgimento di tale sport. Mettere in sicurezza i ciclisti dalla leggerezza degli indisciplinati automobilisti che provocano incidenti mortali, è accettabile. Sparare multe salatissime su chi sbaglia il calcolo della distanza minima di sorpasso, è un oltraggio. Nel caso del territorio di Bisignano per far rispettare appieno la legge Davico (GAL) bisognerebbe prima ricostruire tutta la viabilità extraurbana, metterla in sicurezza e poi intimare agli automobilisti il rispetto della normativa. Con buona parte della rete stradale ridotta a colabrodo, con carreggiate strette come le mulattiere, senza nessuna segnaletica orizzontale e con erbacce altissime che spesso occultano completamente la visibilità marginale e dei segnali stradali, compiere un sorpasso mantenendo la distanza di un metro e mezzo dal ciclista richiederebbe anche all'automobilista più esperto una manovra molto complessa con il rischio di ritrovarsi fuori strada oppure in un frontale mortale con chi proviene nella direzione opposta.

<http://www.rivistabc.com/patente-per-la-bici-ai-migranti-di-treviso/>

Patente per la bici ai migranti di Treviso

Una patente per la bicicletta. La dovranno ottenere i richiedenti asilo ospitati in un'ex caserma in provincia di Treviso, per potersi muovere pedalando in città. Sarà una vera e propria commissione formata da vigili urbani a valutare la capacità degli immigrati di stare in sella rispettando il codice stradale, dopo un esame a voce e una prova pratica su un percorso del tutto simile a quello su cui imparano i bambini. La bicicletta è un mezzo molto importante per gli immigrati arrivati in Italia e per molti è anche una possibilità di occupazione

e si moltiplicano le iniziative di varie associazioni per favorirne e diffonderne l'uso, con interventi specifici pensati per le donne. Una decisione, quella nel Trevisano, presa in seguito alle lamentele da parte dei cittadini per i comportamenti non proprio regolamentari degli stranieri (ma simili in tutto e per tutto a quelli di molti ciclisti urbani di casa nostra): poca attenzione a mantenere la destra, assenza di luci e di giubbini catari-frangenti, mancate precedenza e rispetto dei semafori rossi. In agosto un giovane nigeriano di 21 anni era stato travolto e ucciso da un'auto proprio nei pressi della caserma.

.....