

Studi e Ricerche

Qualcuno ficca il naso negli introiti delle multe "camuffati" - La Cassazione "uccide" i pedoni? Dipende

IL PROCESSO BREVE CI VORREBBE PER LA PATENTE. MA NESSUNO NE PARLA - LA CONSULTA VUOLE LA TARATURA DEI RILEVATORI D'INFRAZIONE? FORSE. INTANTO MARONI DICE NO

Il prossimo giro di vite al Codice: tutti lo vogliono, ma tarda ancora - Roma migliora e arrivano i nuovi etilometri, ma non basta

di (IL SOLE24ORE del 27 novembre 2009)

30/11/2009

27/11/09

La Consulta vuole la taratura dei rilevatori d'infrazione? Forse. Intanto Maroni dice no. Da luglio sto studiando il contenzioso che un ingegnere veneto, Antonio Menegon, sta portando avanti con buoni successi contro i rilevatori automatici di passaggio col rosso, che dalle sue parti abbondano. Menegon ha fatto anche una sorta di "strana alleanza" con Raoul Cairoli, che in teoria per lui dovrebbe essere l'Anticristo: è il noleggiatore di apparecchi protagonista di varie inchieste giudiziarie sulle "multe facili". Tra pochi giorni spero di avere il tempo per scriverne nel dettaglio. Intanto vi segnalo che Menegon è riuscito a convincere un giudice di pace a sentenziare che il giallo deve durare almeno nove secondi e che l'obbligo di tarare gli apparecchi c'è sempre e non solo quando lo prescrivono i decreti ministeriali con i quali sono stati omologati o i loro libretti di istruzioni. Sulla taratura, il giudice sostiene che la richiede persino la Consulta, citando una sentenza specifica emessa dalla Corte nel luglio 2007 (Scarica Sentenza consulta) in cui si parla dell'applicabilità anche ai rilevatori di infrazioni della legge 273/'91 che obbliga a tarare gli strumenti di misura (applicabilità che vari ministeri hanno quasi sempre ritenuto limitata al campo dei misuratori usati in commercio, come le bilance). Se però vi leggete la sentenza della Consulta, vi accorgete che i giudici costituzionali si sono limitati a indicare che l'applicabilità della 273 non è da escludere a priori. Perlomeno, a me non pare si siano spinti oltre. E credo che lo stesso ragionamento lo abbiano fatto al ministero dell'Interno, dove ancora il 14 agosto hanno emanato la famosa direttiva-Maroni sui controlli di velocità, che al punto 3 continua a definire non necessaria a priori la taratura, confermando che essa è obbligatoria solo se prevista da decreti di omologazione e/o manuali d'uso dei singoli apparecchi.

26/11/09

Se volete un'auto sicura, non guardate di che marca è. Nel mondo dell'auto, gli addetti ai lavori spesso dicono pubblicamente che il marchio è fondamentale per avere successo sul mercato: guardate che cosa succede nelle fasce di mercato premium (modelli di pregio), dove da una decina d'anni sono rimasti solo i costruttori tedeschi di prestigio. Altrettanto spesso, gli stessi addetti ai lavori dicono che però il marchio di successo non garantisce che un'auto sia davvero di qualità, solo che di questo aspetto tendono più a discutere tra loro (per timore che qualche top spender pubblicitario si arrabbi?). Giusto ventiquattr'ore fa si è concretizzata un'occasione per parlare pubblicamente anche di questo: l'Euroncap ha reso noti i risultati dei suoi ultimi crash-test (Scarica Safety Defying Brand Expectation), mettendo in evidenza un paio d'incongruenze nell'ormai solito mare di nuovi modelli che guadagnano le cinque stelle. L'Euroncap fa notare che la Toyota, dopo una sfilza di auto a cinque stelle, con la sua nuova Urban Cruiser ne prende appena tre. Al contrario, la sempre mediocre Chevrolet (ex-Daewoo), con la sua ultima Cruze ha preso cinque stelle. Io posso aggiungere un caso clamoroso, quello della Bmw Serie 5: il modello

attuale è nato nel 2003, quando tutti i migliori (di cui di solito la casa bavarese fa stabilmente parte) riuscivano già a prendere le cinque stelle, ma in realtà si ferma a quattro. Verosimilmente la nuova serie, che arriverà nelle concessionarie tra pochi mesi, rimedierà finalmente alla lacuna, ma resta il fatto che per anni i clienti Bmw hanno speso almeno 50mila euro ciascuno dando probabilmente per scontate cinque stelle che non c'erano. Le sorprese forse non finiranno qui: l'Euroncap annuncia nuovi, più restrittivi parametri per il 2010, dopo che già quest'anno ha deciso di introdurre un nuovo test sull'efficacia dei poggiatesta e di inibire le cinque stelle ai modelli che non hanno di serie l'Esp. Attendo curioso. Il prossimo giro di vite al Codice: tutti lo vogliono, ma tarda ancora. Qualche settimana fa vi ho già raccontato che il prossimo giro di vite sul Codice della strada (Ddl S1720, che tra le altre cose prevede l'alcol zero per i giovani, niente più introiti da multe per i Comuni eccetera) va per le lunghe: si parlava di un ok al Senato entro fine anno, mentre all'inizio era previsto per la ripresa autunnale, dopo l'ok estivo della Camera. Adesso tra i ben informati si comincia a pensare a un ulteriore slittamento. Lo suggerisce il calendario parlamentare che sta prendendo forma. Infatti, è stato fissato alle ore 18,00 di giovedì 3 dicembre il termine per la presentazione degli emendamenti. Quindi la discussione del Ddl in commissione Lavori pubblici inizierà la seconda settimana di dicembre (con la festa dell'Immacolata di mezzo). Ammettendo che tutto fili liscio, si potrà passare in Aula nella settimana 14-18 dicembre, ma si dovrà lavorare "nei ritagli di tempo" perchè in quegli stessi giorni è previsto che i senatori abbiano da discutere anche della Finanziaria nel suo passaggio decisivo (e scusate se è poco). Se riusciranno a licenziare il Ddl nonostante tutto questo, il testo dovrà poi passare alla Camera la settimana di Natale, per la terza e definitiva lettura. Certo, tutto è possibile, ma uno sprint così poderoso dopo due mesi di stasi sembra improbabile. Quindi verosimilmente bisognerà pensare a infilare da qualche parte la proroga dei nuovi limiti di potenza delle auto guidabili dai neopatentati, decisi dal precedente Governo: il 1° gennaio 2010 entrerebbero in vigore dopo vari rinvii dovuti al fatto che l'attuale maggioranza non li gradisce e li sta modificando proprio col Ddl che ora tarda. Perchè complicarsi la vita così tanto? Come vi ho già spiegato, ci sono lobby che non gradiscono alcuni punti del Ddl (per esempio, i Comuni, che perderanno gli introiti delle multe). Ma pare ci sia dell'altro: il Ddl marcia praticamente in parallelo con la riforma dei porti, sulla quale pure ci sono forti interessi da parte di politici e forze politiche. Così ci sono stati momenti in cui, nelle trattative sotterranee che sono il vero sale del Parlamento (altro i dibattiti in Aula), si è tentato di barattare alcune concessioni sui porti con altre sul Codice della strada. Questi accordi sono più o meno sempre saltati e ci troviamo sempre al punto di partenza. Con buona pace dei proclami ufficiali che parlavano di approvazione entro l'autunno. Roma migliora e arrivano i nuovi etilometri, ma non basta. Cominciano ad arrivare gli etilometri e le altre apparecchiature che circa un anno fa la Fondazione Ania si era impegnata a regalare al Comune di Roma, firmando un protocollo d'intesa per la sicurezza stradale. Una buona notizia, così come la diminuzione del 10% degli incidenti mortali nella capitale, secondo le elaborazioni della stessa Fondazione sui recentissimi dati Aci-Istat sul 2008 (Scarica Comunicato Etilometri ANIA-ComuneRoma-PoliziaMunicipale261109). Non era affatto scontato che le cose migliorassero così: è vero che il trend complessivo nazionale è positivo, ma non è detto che vada in questo modo dappertutto (Napoli, per esempio, è peggiorata e secondo Sicurauto anche in Sardegna va male). Resta comunque il fatto che i morti su strada a Roma sono stati 190, una cifra che probabilmente la collocherà ancora tra le metropoli più pericolose d'Europa (per verificarlo, aspettiamo i bollettini dell'Etsc). Dunque, benvenuti etilometri. Ma speriamo pure che prima o poi sistemino un po' di asfalti, segnaletica e guard-rail: di quelli romani su questo blog dobbiamo occuparci un po' troppo e non per lodarli. So che si sta lavorando, ma la sensazione è che ci siano ancora pastoie e contrasti tra addetti ai lavori.

25/11/09

Comuni/2 - Qualcuno ficca il naso negli introiti delle multe "camuffati". Dall'altro giorno la Guardia di finanza di Lecce ha in mano una patata bollente: Giovanni D'Agata, il vulcanico avvocato salentino che si occupa di tutela dei consumatori per l'Italia dei Valori, ha depositato un esposto in cui chiede di vederci chiaro sulle spese di notifica dei verbali d'infrazione al Codice della strada. La questione, in effetti, è delicata: l'articolo 201 del Codice della strada si limita a dire che a carico del trasgressore vanno tutte le spese di notifica. Quindi all'organo di polizia

basta quantificarle e farle pagare a pie' di lista. Col risultato che ci sono molte differenze da un organo all'altro: c'è chi chiede 15 euro e chi il doppio (a parità di tipo di notifica). D'Agata (e non solo lui) fa capire che dietro queste differenze c'è qualcosa di marcio. In effetti, a volte i Comuni si affidano a società private specializzate, che non eccellono per economicità (e a volte vanno pure sotto inchiesta per "autovelox truccati" e cose del genere). Ma attenzione: a volte i sospetti sono solo frutto di calcoli fatti male: il fatto che i Comuni che notificano in proprio fanno pagare di meno è dovuto alla loro "miopia gestionale". Infatti, si tende a caricare solo i costi diretti (carta, spedizioni, sviluppo foto, ricerca al Pra), senza considerare il costo del lavoro del personale impiegato (che potrebbe stare più utilmente in strada a far prevenzione e repressione), che invece è compreso nella parcella delle società private. Sono questioni su cui tra gli esperti ci si arrovella da tempo e che non trovano risposte soddisfacenti nella formulazione del Codice della strada. Anche perchè la norma è figlia della contabilità pubblica, che non considera i costi occulti. E' lo stesso principio per il quale si tagliano fondi alla sicurezza stradale per risparmiare, fingendo di non sapere che quel risparmio rischia di essere vanificato del tutto dalle spese necessarie a curare i feriti ed elargire pensioni agli invalidi della strada. Comuni/1 - Anche loro parlano di sicurezza stradale. Chiediamoci perchè "Bisogna coinvolgere tutti i soggetti pubblici e privati per fare sinergia a favore della sicurezza stradale". Quante volte avete già sentito frasi come questa? Evidentemente non abbastanza, se è vero che ora ne parla anche l'Anci. Sì, l'associazione dei Comuni. Quelli che spesso si rendono famosi per voler fare cassa con le infrazioni stradali anzichè prevenirle. E quelli che, forse più spesso, non vogliono far cassa ma organizzano i controlli solo se hanno la certezza che gli introiti delle multe ne copriranno i costi (quindi non vogliono investire su questo aspetto della sicurezza che ancora resta importante). Forse c'è qualcosa che non quadra, quindi. E allora cerchiamo di capire. Di solito, chi parla di sinergie non lo fa completamente in buona fede. Tra gli addetti ai lavori, l'impressione è che dietro l'appello alle sinergie ci sia la volontà di candidarsi a coordinatori di tutti i soggetti che si occupano di sicurezza stradale e quindi essere egemoni nel settore (e sui flussi di denaro che vi si muovono attorno). Questo non è illecito e anzi è necessario, ma ciascun candidato si faccia un esame di coscienza. Nel caso dei Comuni, però, si può leggere anche un'altra possibile manovra: ponendosi in testa al gruppo, si svia il discorso dalla modifica al Codice della strada in discussione al Senato, secondo cui i proventi delle multe irrogate dai vigili andranno agli enti proprietari delle strade e non più all'ente di appartenenza del vigile. Una modifica vista come la peste dai Comuni, specie da quelli che non hanno strade importanti da gestire. Oppure potrebbe essere una mossa per recuperare come capofila della sicurezza un po' dei soldi che si perderebbero con le nuove regole di destinazione dei proventi delle multe. Vedremo come finirà. Che ci faceva il pusher Cafasso con la patente? Entriamo anche noi nel caso Marrazzo. Non per parlare di ciò che dicono tutti o - come qualcuno mi chiede - per raccontare qualcosa di quando bazzicavo Mi Manda Raitre ai suoi tempi: non ho granchè da raccontare, se non il dispiacere umano per questa storia. Voglio parlare del caso perchè oggi ho letto sul Corriere della Sera la ricostruzione della morte di Gianguerino Cafasso, descritto da tutti i media come cocainomane e spacciatore pregiudicato che riforniva i trans di quelle maledette strade di Roma nord dove tutto è accaduto (se poi alla fine la sua memoria ne uscirà riabilitata, ne darò conto). Secondo il Corriere, tra gli effetti personali ritrovati dagli agenti intervenuti sul luogo del decesso, ci sarebbe stata anche la patente di Cafasso. Dettaglio in apparenza irrilevante. Ma i tossicodipendenti conosciuti come tali dovrebbero subire la revoca della patente. E qualche limitazione dovrebbero subirla i delinquenti abituali per i quali la licenza di guida sia ritenuta strumento per commettere altri reati (per quanto la revoca automatica prima prevista dall'articolo 130 del Codice della strada sia stata dichiarata incostituzionale). Prima di sparare giudizi di fuoco sull'inefficienza del nostro sistema, bisognerebbe vedere nel dettaglio quale fosse la situazione di Cafasso per come risultava negli atti ufficiali in possesso di Motorizzazione e Prefettura. Ma già il fatto che un cocainomane riconosciuto avesse la patente in tasca non è bello. E conferma che quando si va per strada c'è un pericolo ancora più occulto degli altri, da cui dobbiamo guardarci con una guida più difensiva di quella che già ci sembrerebbe tale: la presenza di tossicodipendenti. Ve ne parlai nel post "Il tossico della corsia accanto", scritto nella sezione "Alcol e droga" un annetto e mezzo fa dopo quel documentario-choc di Raitre che documentava quanto sia diffusa la droga tra le persone

normali di Milano e dintorni. Ora non posso che ricordarvi tutto ciò. La Cassazione "uccide" i pedoni? Dipende. Due ore fa, Cassazione.net ha dato notizia della sentenza n. 24689, con cui ieri è stata diminuita la quota di responsabilità di un automobilista che aveva investito e ucciso un ragazzo che attraversava una strada a scorrimento veloce di notte, dopo aver scavalcato il guard-rail. Immagino la rabbia del nostro amico Giuliano Gavazzi, appassionato sostenitore delle ragioni di pedoni e ciclisti, e il sospiro di sollievo di molti guidatori che non sono soliti andare pianissimo. Ma, prima che gli animi si scaldino, vorrei analizzare la questione: scopriremo che non sono giustificati nè la rabbia nè il sollievo. E capiremo il perchè di certi limiti in apparenza assurdi (in questo caso, alludo ai 50 all'ora su certi vialoni che sembrano piste). Col freddo meglio le gomme invernali. Ma quando il termometro sale un po' il marketing tace. Certe cose non si ripetono mai abbastanza e così Assogomma ha organizzato anche quest'anno test in pista per dimostrare che, quando la temperatura scende sotto gli otto gradi, la frenata e - quasi sempre - la maneggevolezza di un'auto migliora se si montano gomme invernali. I particolari li trovate nel comunicato stampa (Scarica Invernali test Varano 10.11.2009) e un test analogo lo ha fatto anche "Quattroruote" (fascicolo di novembre, a firma dell'amico Roberto Boni). Io però vorrei darvi un punto di vista da "terrone": per me che abito e circolo prevalentemente al Sud, queste prove sono solo parziali, in quanto qui le temperature vanno un po' sopra e un po' sotto gli otto gradi. Quindi, a occhio, direi che per circa metà della brutta stagione si rischia di trovarsi in condizioni sfavorevoli anche se si montano gomme invernali. Sarebbe interessante organizzare test anche per riprodurre queste situazioni. Per confermare che con gli invernali, quando fa più caldo del previsto, gli spazi di frenata e l'aderenza peggiorano e tornano la gelatinosità di comportamento e la più rapida usurabilità di cui tanto si è scritto quando queste gomme erano ancora agli albori. Inoltre, così si potrebbe cercare di capire se le gomme estive sono state fatte evolvere dai costruttori in modo da specializzarsi sempre più per temperature da otto gradi in su, abbandonando di fatto il concetto di "quattro stagioni". Se davvero hanno fatto così, è secondario sapere se l'abbiamo fatto per scelta di marketing volta a costringerci a comprare anche le "invernali" o per scelta tecnica volta a garantire un'aderenza sempre migliore: qui conta sapere se lo hanno fatto e basta, in modo da sapere come regolarci nella scelta. Solo se ci danno un quadro compiuto della situazione siamo davvero in grado di capire cosa è meglio per noi. Diversamente, a un nuovo cliente sensibilizzato dalle campagne stampa che mette le "invernali" rischia di corrisponderne uno mancato, che non ci vede chiaro e perciò resta con le "estive". Ma chi ci metterebbe i soldi per organizzare una prova che tagli la testa al toro?

24/11/09

Il processo breve ci vorrebbe per la patente. Ma nessuno ne parla. Oggi che il dibattito politico è tornato ad essere un abbaiare mediatico sul processo breve (ovviamente spesso senza spiegare che cosa sia e forse non è solo per trascuratezza), mi è venuta in mente una storia che mi ha segnalato l'altro giorno Marisa Marraffino. Parliamo di un signore che nel 2001 ha causato un incidente a Piombino (Livorno) mentre guidava in stato di ebbrezza e per questo - correttamente - la locale Motorizzazione gli ha ordinato di rifare la visita medica e gli esami per la patente (in burocratese la procedura si chiama "revisione patente" ed è la stessa, visita esclusa, di quando si rimane senza punti). Quel signore da allora è riuscito a non sottoporsi ad alcun test, perchè ha portato avanti un contenzioso che ha paralizzato tutto. L'ultimo atto è stato un ricorso straordinario al presidente della Repubblica, respinto dal Consiglio di Stato (estensore un certo Nicolò Pollari: omonimia o altro caso di potente che quando cade più o meno in disgrazie finisce al Consiglio di Stato?). In questa sede, il signore ha sostenuto che la revisione patente non è più necessaria, perchè nel frattempo lui ha già superato due visite mediche necessarie per il rinnovo alla regolare scadenza, come accade a tutti noi. Il Consiglio ha invece deciso che questo non c'entra: la revisione è cosa diversa e più approfondita, perchè non si fa alla Asl come il rinnovo, ma si deve andare davanti alla Commissione medica locale (la stessa che giudica i disabili, per capirci). Un principio ovvio, ma ci sono voluti sette anni per farlo valere. Sette anni durante i quali questo signore ha guidato come ha voluto, mettendo a rischio sè e noi. Lo ha affermato indirettamente anche il Consiglio, nel suo giuridichese in cui ha scritto che la revisione patente ha natura cautelare. Bizzarramente, però, non è immediatamente esecutiva come può esserlo il ritiro della patente che ci si becca quando si commettono infrazioni gravi (da sospensione della licenza) e si viene fermati sul fatto. E allora che razza di misura cautelare è? Qualcuno dirà che

quando c'è la revisione di solito c'è anche un'infrazione o un incidente grave e che in entrambi i casi il ritiro scatta autonomamente (e può essere sospeso in tempi brevi dal giudice di pace, se si ravvisano elementi di fondatezza del ricorso, quindi la Costituzione è salva). Vero, ma il caso del signore livornese dimostra che, architettando bene il contenzioso, si può campare a lungo senza ottemperare. E allora sarebbe il caso di pensare a una modifica di buon senso al Codice per far sì che le sospensive non durino anni. Peraltro, già chi si sottopone alla revisione della patente senza cercare cavilli non viene certo esaminato il giorno dopo l'incidente o l'infrazione: l'organo di polizia che interviene deve preparare una segnalazione alla Motorizzazione, che non sempre vi dà seguito immediatamente. Il tutto accade in Italia, mentre la politica abbaia sul processo breve.