



UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duilio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

Roma, 18 febbraio 2019

Spett.le
IX Commissione
Trasporti, poste e telecomunicazioni

Via email: com_trasporti@camera.it

OGGETTO: audizione su proposte di legge recanti modifiche al codice della strada

On.li Componenti della IX Commissione,

l'Unione Nazionale Consumatori (UNC), fondata nel 1955, prima associazione di consumatori in Italia, ritiene che il rispetto delle regole contenute nel Codice della strada (Cds) sia il primo passo per una concreta riduzione del numero di incidenti e per una maggiore attenzione ai corretti stili di guida.

Purtroppo, qualunque norma perde efficacia deterrente in assenza di controlli: vale la pena ricordare la storia della "patente a punti", introdotta il 1° luglio 2003 e che, dopo un primo effetto straordinariamente positivo, ha perso la sua efficacia proprio a causa degli scarsi controlli.

Il legislatore, così, ha provato a cambiare metodo, decidendo di inasprire le sanzioni, anche di carattere penale ma, in assenza di controlli, l'effetto delle pene rincarate è altrettanto inutile.

Di fronte a questo scenario sarebbe ben più utile, per educare gli italiani, se ogni mese, a fronte di violazioni quotidiane del Cds, tutti i trasgressori perdessero con regolarità 5 punti anche solo ogni 6 mesi (in 3 anni resterebbero senza punti), piuttosto che una sospensione della patente di 3 mesi data una tantum a pochi "malcapitati" di turno, che hanno avuto la "sfortuna" di incappare in un controllo occasionale. E', infatti, questo quello che pensano gli italiani, essere stati sfortunati, quando sono multati.

Se vogliamo che la sanzione svolga non solo una funzione punitiva, ma anche preventiva (per non dire educativa), bisogna tornare alla logica della patente a punti, che funziona il tutto mondo, a patto che ci siano controlli.

Considerando i dati ufficiali Aci Istat relativi al 2017 (cfr. allegato), relativi ai comuni capoluoghi di provincia, comprensivi di tutte le violazioni del Cds (non solo del titolo quinto del Cds come riportate nell'audizione dell'Istat), su un totale di 17 mln 69 mila e 524 infrazioni rilevate, quelle relative alla sosta (art. 157 e 158 Cds) sono 3.199.604, il 18,74%, quelle per le ztl (art. 7 Cds) sono 10.379.353, il 60,81%, per un totale pari al 79,55%. Nei comuni più piccoli, non capoluoghi di provincia, la percentuale delle multe per sosta e ztl è, a nostro avviso, ancora superiore.

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di consumatori in Italia. Diffusa in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del Consumo e componente del CNCU - Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione sociale presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici

consumatori.it
sicurezzalimentare.it

classaction.it
codicedelconsumo.it

 facebook.com/UNCconsumatori
 twitter.com/consumatori



UNC
CONSUMATORI.IT

Via Dutilio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di
consumatori in Italia. Diffusa
in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del
Consumo e componente del
CNCU - Consiglio Nazionale
dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione
sociale presso il Ministero del
Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici

Ma, sempre che l'obiettivo non sia quello di far fare cassa ai comuni, compensando i minori trasferimenti statali agli enti locali, e sia invece quello di educare il trasgressore, se vogliamo che le multe svolgano una funzione preventiva, bisogna che le regole del Cds siano eque e logiche. Se invece vengono comminate multe assurde, per cartelli incomprensibili, ad automobilisti corretti e rispettosi delle norme, ligi al dovere, allora il sanzionato si sentirà solo vittima di un'ingiustizia.

Pochissime le multe date dai comuni per le infrazioni realmente pericolose: per sorpassi (art. 148) 3.685 multe, lo 0,02%, per precedenze (art. 145) 20.488, lo 0,12%, per la distanza di sicurezza (art. 149) 4.727, lo 0,03%, per il semaforo rosso (art. 146) sono 336.804, l'1,97%, per guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti (art. 187) sono 853, lo 0,005%, per guida in stato di ebbrezza alcolica (art. 186) sono 4.941, lo 0,029%, per l'uso del telefonino (art. 173) 61.929 multe, pari allo 0,36%.

Assolutamente inutile, quindi, innalzare la sanzione per chi usa lo *smartphone* da 161 a 422 euro (C. 1336) se poi non si è mai multati: 0,36% del totale delle infrazioni equivale a zero, considerato che è anche la violazione più frequente in Italia, ripetuta svariate volte al giorno dalla quasi totalità degli automobilisti.

Nel 2017 sono stati 1.464 i decessi di conducenti e passeggeri di autovetture, seguono i motociclisti (735), i pedoni (600), i ciclisti (254), gli occupanti di autocarri e motrici (163), i ciclomotoristi (92) e le altre modalità di trasporto (70). I pedoni sono i soggetti che andrebbero maggiormente tutelati, seguiti dai ciclisti. Ma il modo migliore per evitare incidenti è, ad esempio, che pedoni e ciclisti comincino ad autotutelarsi, rispettando per primi il Cds. Ad es. per i ciclisti è fondamentale il rispetto dell'art. 182 del codice della strada, in modo da non viaggiare in gruppo come fanno spesso, ma su un'unica fila. Ma le infrazioni all'art. 182 sono appena 740, lo 0,004%.

Anche i pedoni dovrebbero rispettare l'art. 190, circolando in senso opposto a quello di marcia dei veicoli, in modo da non essere investiti da dietro e riflettere con il viso la luce dei fari dei veicoli, così da risultare più visibili. Ebbene, tutte le multe relative all'art. 190, nelle quali vanno comprese anche altre infrazioni, come quella di non servirsi degli attraversamenti pedonali, sono appena 2492, lo 0,01%.

Stesso discorso per l'art. 143 del Cds, posizione dei veicoli sulla carreggiata, secondo il quale si dovrebbe viaggiare in prossimità del margine destro della carreggiata. Le infrazioni per l'art. 143, insieme all'art. 144, sono pari a 11.072, lo 0,06%.

Insomma, fino a che la finalità dei comuni è fare cassa e multare per risolvere i problemi di bilancio, come dimostrato dal fatto che si assumono ausiliari della sosta per dare multe facili invece di più vigili per dare multe utili ed importanti, difficile che aumenti la sicurezza.

A ciò si aggiunga che le regole del Cds dovrebbero essere rispettate da tutti. Invece, in questi anni di ristrettezze finanziarie degli enti locali, molti comuni, sfruttando vuoti normativi o addirittura violando il codice della strada, hanno cercato di fare cassa sulla pelle degli automobilisti, spesso peggiorando la sicurezza stradale, invece di migliorarla. Prendiamo, ad esempio, i famosi semafori "vampiri". Molti comuni, dopo aver installato apparecchiature tipo T-red, hanno poi ridotto la durata del giallo, spesso sotto i 4 secondi, provocando incidenti. Tanti i



UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duitlio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di
consumatori in Italia. Diffusa
in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del
Consumo e componente del
CNCU - Consiglio Nazionale
dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione
sociale presso il Ministero del
Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici

tamponamenti provocati da questi vampiri per le brusche frenate degli automobilisti allo scattare del giallo.

Ma se un incrocio è pericoloso, tanto da installare un controllo, la durata dovrebbe semmai aumentare, non certo diminuire. Purtroppo il legislatore non ha mai inserito una durata minima del giallo, consentendo questi abusi che hanno ridotto la sicurezza delle strade, invece di aumentarla. Assolutamente condivisibile, quindi, la proposta dell'on Maccanti (C 1336) di innalzare la durata del giallo a 5 secondi. Per non parlare di quei comuni che fanno scattare il rosso nel momento in cui un veicolo supera una certa velocità, rendendo così pericolosissimo quell'incrocio, oppure hanno deciso di dipingere le strisce pedonali diversamente, a loro piacimento, così da rendere l'asfalto talmente scivoloso da essere mortale per i motociclisti. Macchine civetta imboscate con l'autoveloxx che, non essendo le postazioni di controllo ben visibili come prescritto dall'art. 142 comma 6 bis del Cds, viste all'ultimo momento dall'automobilista producono brusche frenate e tamponamenti.

Anche le sempre maggiori deroghe al principio della contestazione immediata riducono la sicurezza stradale, dato che ricevere una multa dopo 90 giorni dall'infrazione non è come essere bloccato da una pattuglia mentre stai costituendo un pericolo per la circolazione, impedendoti di proseguire nell'illecito. Le apparecchiature non devono finire per sostituire i vigili nelle strade, troppo spesso costretti a diventare scribacchini per compilare verbali dati a strascico per colpa di autoveloxx tarati per velocità assurdamente troppo basse o per le ztl di cui sopra.

Le nostre proposte, quindi, mirano a rendere ragionevoli, proporzionate e giuste le multe, così da potenziare il loro fine educativo, e a fare in modo che tutti siano tenuti al rispetto del Cds, comuni compresi, consentendo all'automobilista il diritto di difesa, a fronte di abusi troppo frequenti nei loro confronti.

Di seguito le proposte:

- 1) **No ausiliari.** Eliminazione della figura dell'ausiliario della sosta e, previo aggiornamento professionale e concorso, assunzione come vigili.
- 2) **Contributo unificato.** Eliminazione del contributo unificato per presentare ricorso al giudice di pace. Un evidente abuso considerato che, per la stragrande maggioranza delle multe comminate, il contributo di 43 euro supera l'importo della sanzione. Ad esempio la multa per divieto di sosta è pari a 41 euro (art. 158 comma 6). In alternativa, la previsione che, in caso di annullamento del provvedimento impugnato, il soccombente sia comunque condannato al pagamento delle spese sostenute dal ricorrente ossia al versamento del contributo unificato. In questi anni il legislatore per risolvere il problema dei troppi ricorsi al giudice di pace di cittadini ingiustamente multati dai comuni, invece di impedire gli abusi dei comuni, ha preferito ostacolare il diritto di difesa del cittadino, introducendo dal 1° gennaio 2010 il pagamento del contributo anche per i ricorsi relativi al Cds. Bisogna tornare alla precedente logica.
- 3) **Ricorsi.** Unificazione a 60 gg dei tempi per presentare ricorso, rendendo equivalenti quelli al Prefetto con quelli al Giudice di pace, decisamente troppo ristretti.

consumatori.it
sicurezzalimentare.it

classaction.it
codicedelconsumo.it

 facebook.com/UNCconsumatori
 twitter.com/consumatori



UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duitlio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di
consumatori in Italia. Diffusa
in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del
Consumo e componente del
CNCU - Consiglio Nazionale
dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione
sociale presso il Ministero del
Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

- 4) **Prefetto su semafori.** Possibilità di installare apparecchiature per la rilevazione del passaggio col rosso solo previa autorizzazione del Prefetto, togliendo la disparità tra postazione fissa di autovelox e dispositivi come T-red o Photored.
- 5) **Foto semaforo.** Obbligo, in caso di accertamento delle infrazioni semaforiche, che l'omologazione dell'apparecchiatura preveda che vi siano almeno due foto, con la prima che mostri il semaforo rosso e tutte e 4 le ruote del veicolo poste prima della linea d'arresto ed una seconda foto con il veicolo con tutte e 4 le ruote oltre il segnale di stop, al centro dell'intersezione. Basta con le foto ambigue in cui si vede il rosso, ma non si testimonia l'infrazione, vale a dire il superamento della linea d'arresto con il semaforo già rosso, se non in base a complicati calcoli relativi alla velocità del veicolo che non consentono all'automobilista di poter esercitare correttamente il suo diritto di difesa. Basta con la prima foto che ritrae il veicolo già con due ruote oltre lo stop, o con omologazioni che contengono espressioni ambigue come "*all'atto del superamento*" interpretate poi dai comuni a loro piacimento. L'onore della prova deve essere a carico di chi ha contestato l'infrazione e deve consentire al presunto trasgressore di avere tutti gli elementi per poter esercitare il suo diritto di difesa. Le foto devono essere inviate all'automobilista insieme al verbale di notifica e sulla foto va indicata la durata del giallo.
- 6) **Durata del giallo.** Modificare l'art. 41 del Codice della Strada ed il suo regolamento attuativo, stabilendo che il giallo duri sempre minimo 5 secondi. Condividiamo, quindi, la proposta C 1336. In alternativa, la durata può essere fissata in un tempo minimo di 4 secondi laddove il limite di velocità è di 50 Km/h, 5 secondi laddove il limite è di 70 km/h, 6 secondi oltre i 90 km/h. Obbligo, invece, di innalzare obbligatoriamente la durata del giallo ad almeno 5 secondi, anche nel caso di limiti di velocità pari od inferiori a 50 km/h, nel caso sia presente un sistema di accertamento dell'infrazione semaforica. Vi deve anche essere un intervallo di 1 secondo tra il giallo ed il rosso. Ricordiamo che il tempo di reazione per un conducente attento e pronto è di circa un secondo, durante il quale, se uno viaggia anche solo a 50 Km/h, percorre già 15 metri, portandosi quindi in prossimità del semaforo. Poi bisogna aggiungere lo spazio di frenatura, per un totale 28 metri. E' evidente, quindi, che far durare il giallo pochi secondi significa non consentire agli automobilisti di fermarsi in sufficiente sicurezza. Se il giallo dura solo 3 secondi è evidente che molti automobilisti passeranno con il rosso, senza che questo implichi una violazione del codice della strada. L'art. 41, comma 10 stabilisce, infatti, che con il giallo occorre fermarsi, a meno che ci si trovi così vicini, al momento dell'accensione della luce gialla, che non ci si possa più arrestare in condizioni di sufficiente sicurezza. In tal caso si deve sgombrare sollecitamente l'area di intersezione con opportuna prudenza.
- 7) **Varie su semafori.**
 - a) Va previsto nel Cds, non in note o pareri del ministero, l'assoluto divieto di installare dispositivi che variano il ciclo semaforico in relazione alla velocità di percorrenza dei veicoli, ad es. facendo scattare il rosso quando si supera una certa velocità, cosa pericolosissima. I semafori non possono essere attivati dal

Seguici

consumatori.it
sicurezzaalimentare.it

classaction.it
codicedelconsumo.it

 facebook.com/UNCconsumatori
 twitter.com/consumatori



UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duitlio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di
consumatori in Italia. Diffusa
in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del
Consumo e componente del
CNCU - Consiglio Nazionale
dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione
sociale presso il Ministero del
Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

rilevamento della velocità dei veicoli in arrivo. E' di tutta evidenza, infatti, che se un automobilista incosciente va troppo forte, facendo scattare apposta il rosso si corre il rischio che il veicolo non riesca a fermarsi in tempo, prima dell'incrocio, aumentando la possibilità di gravi incidenti. Ai Prefetti il compito di verificare l'esistenza di queste apparecchiature illegali e l'obbligo di farle rimuovere.

- b) Divieto di installare insieme al documentatore fotografico per le infrazioni ai semafori anche un rilevatore della velocità. Ai Prefetti il compito di verificare l'esistenza di queste apparecchiature illegali e l'obbligo di farle rimuovere.
 - c) I dispositivi count down non devono interferire con alcun dispositivo di controllo delle infrazioni al semaforo, né con il semaforo rosso, né con il ciclo semaforico, né essere collegati a sistemi di rilevazione "attiva" del traffico.
 - d) Divieto di fare impianti semaforici "attuati dal traffico" che fanno scattare il rosso quando le macchine stanno arrivando. Si, invece, a semafori intelligenti che variano la durata del rosso e del verde in base al flusso di traffico, in modo da renderlo più fluido e aumentare la durata del verde laddove la coda è maggiore.
- 8) **Proventi multe.** Modifica dell'art. 208. Tutti i proventi delle multe devono essere destinati solo ed esclusivamente alla sicurezza stradale e non ad altre finalità. In particolare a interventi di sostituzione, messa a norma e manutenzione della segnaletica, alla manutenzione delle strade e sistemazione del manto stradale oppure a interventi per la sicurezza stradale a tutela degli utenti deboli e a corsi didattici finalizzati all'educazione stradale oppure a progetti di potenziamento dei servizi notturni e di prevenzione delle violazioni di cui agli articoli 186, 186-bis e 187.

Tutte le altre finalità vanno escluse, a cominciare, soprattutto, dalle assunzioni stagionali a progetto nelle forme di contratti a tempo determinato e a forme flessibili di lavoro, che in realtà servono a finanziare le generiche assunzioni dei comuni, assunzioni che nulla hanno a che fare con il Cds. Da eliminare anche il finanziamento di progetti di potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana e l'acquisto di automezzi, mezzi e attrezzature dei Corpi e dei servizi di polizia provinciale e di polizia municipale di cui alle lettere d-bis) ed e) del comma 1 dell'articolo 12, destinati al potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale. Si evidenzia, in tal senso, la condizione delle strade, ridotte ad un colabrodo. Questo articolo, peraltro, non è mai stato rispettato dai comuni. Insufficiente, quindi, per quanto comunque da noi condivisa, la proposta dell'on Baldelli (C 681). Si chiede, in caso di mancata comunicazione della destinazione dei proventi e/o in caso di mancato rispetto dell'art. 208, che scatti un'automatica riduzione dei trasferimenti all'ente locale che abbia carattere punitivo.

- 9) **Proventi parcheggi.** L'art. 7 comma 7 del Cds prevede: "*i proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento nonché a interventi per il finanziamento del trasporto pubblico locale e per migliorare la mobilità urbana*". Si chiede di

Seguici

consumatori.it
sicurezzaalimentare.it

classaction.it
codicedelconsumo.it

 facebook.com/UNCconsumatori
 twitter.com/consumatori



UNC
CONSUMATORI.IT

Via Dutilio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di
consumatori in Italia. Diffusa
in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del
Consumo e componente del
CNCU - Consiglio Nazionale
dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione
sociale presso il Ministero del
Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici

eliminare sia la possibilità di finanziare il trasporto locale, che si deve finanziare con il prezzo del biglietto e la fiscalità generale, sia quella di migliorare la mobilità urbana, espressione troppo generica per essere vincolante. Troppo pochi i parcheggi nelle nostre città, che non rispettano gli standard urbanistici. Facile, di conseguenza, dare multe per divieto di sosta. L'articolo non è mai stato applicato dai nostri comuni che troppo raramente hanno costruito parcheggi sotterranei o di interscambio. Inoltre, come per l'art. 208, va prevista una sanzione automatica per i comuni inadempienti, sotto forma di riduzione dei trasferimenti all'ente locale.

10) **Posteggi liberi.** L'art. 7, comma 8, stabilisce l'alternanza tra parcheggio con custodia o in concessione e aree destinate a parcheggio senza custodia, tra strisce blu e bianche, tra parcheggio a pagamento e parcheggio libero. Stabilisce, poi, delle deroghe per le zone definite a norma dell'art. 3 "area pedonale" e "zona a traffico limitato", nonché per quelle definite "A" dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre **zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate** dalla giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico.

Purtroppo molti comuni hanno abusato della genericità della definizione di zone di particolare rilevanza urbanistica per considerare la loro intera città o la gran parte di essa come di rilevante interesse urbanistico. Così facendo è di tutta evidenza che quella che per il legislatore doveva rappresentare un'eccezione, è diventata, grazie ad un escamotage linguistico, la regola generale, o comunque quella prevalente. A Milano, ad esempio, si è considerato praticamente tutta la città come Zpru, includendo anche le zone più esterne alla città (come la Bicocca, San Siro, Naviglio) oppure stradine laterali, per niente trafficate, esterne al centro (alla cerchia dei Bastioni), in cui non ci sono monumenti e manufatti di pregio ambientale, non si sono aree pedonali o zone a traffico limitato. I posteggi liberi praticamente non ci sono più, creando molti disagi a chi, dovendo obbligatoriamente recarsi a Milano in auto, è costretto a lasciare il veicolo per più giorni. Si chiede quindi di definire in modo vincolante il concetto di particolari condizioni di traffico, stabilendo ad esempio il traffico giornaliero medio necessario o il traffico orario, oppure definendo la tipologia di strada che rientra in quella definizione (ad es. solo le strade urbane di scorrimento come definite dall' art. 2 comma 3 lettera d del Cds, ossia strade a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia).

11) **No posteggi ai soli residenti.** L'art. 7 comma 11 prevede che nelle zone di particolare rilevanza urbanistica i comuni hanno facoltà di riservare, con ordinanza del sindaco, superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso. Purtroppo l'abuso spiegato al punto precedente, l'esagerata estensione delle zpru, ha determinato un conseguente abuso sui posti auto riservati ai residenti. In città come Milano tutte le vie della città sono da un lato blu, dall'altro gialle, riservate ai residenti. I non residenti non hanno più alcuna possibilità di parcheggiare se non a pagamento, con evidenti problemi,



UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duitlio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di
consumatori in Italia. Diffusa
in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del
Consumo e componente del
CNCU - Consiglio Nazionale
dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione
sociale presso il Ministero del
Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici

oltre che costi esorbitanti per chi deve lasciare la macchina a Milano e partire in treno per alcuni giorni.

Evidente la disparità di trattamento tra residenti e non residenti, una differenziazione e sproporzione che presenta profili di incostituzionalità (art. 3), viola il criterio di proporzionalità dell'azione amministrativa, il principio di ragionevolezza, è svuotata dalle caratteristiche del buon senso e della contemperazione degli interessi, visto che, ad es. in città come Milano, i residenti hanno a disposizione tutti i posti auto della città, sia strisce gialle che blu, gratuitamente (anche su strisce blu), mentre i non residenti hanno a disposizione la metà dei posti rispetto ai residenti e solo a pagamento. E questo abuso non è solo nelle ore notturne, ma anche durante il giorno quando a Milano la popolazione raddoppia considerato quanti si recano in città per lavoro. Chiediamo di eliminare il comma 11 dell'art. 7.

- 12) **Limite di 50 km/h.** L'art. 3 del cod. str. al punto 8, definisce centro abitato "*un insieme di edifici*" ossia "*un raggruppamento continuo (..) costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada*". L'art. 142 c.s. stabilisce il limite di 50 Km/h "*per le strade nei centri abitati*". Insomma il limite di 50 Km/h non dovrebbe valere all'inizio del territorio comunale anche se ci si trova in aperta campagna, ma solo dove cominciano ad esserci effettivamente le case e gli abitanti. Ma i comuni piazzano il limite di 50 km (e anche l'autovelox ...) anche su strade deserte a doppia corsia per senso di marcia. Si chiede, quindi, di prevedere il limite di velocità di 50 km/h non più collegandolo alla definizione giuridica di centro abitato, ma dove vi sono attraversamenti pedonali e raggruppamenti continui di edifici.
- 13) **Copertura assicurativa.** L'Ivass sta segnalando all'Autorità Giudiziaria centinaia di siti fasulli nei quali sono incappati migliaia di utenti onestissimi, truffati, che non risultano assicurati pur avendo pagato l'rc auto. Riteniamo, quindi, che in questi casi l'art. 193 vada rivisto e che non debbano scattare sanzioni pecuniarie per l'ignaro, anche se incauto, automobilista. Va distinto il dolo da chi, vittima di una truffa, semmai è semmai responsabile di colpa per negligenza. Restano valide, ovviamente, a tutela degli altri consumatori, il comma 4 e gli altri in materia di confisca, fino al comprovato pagamento del premio di assicurazione.
- 14) **Pubblicità.** L'art. 23, laddove dispone troppo genericamente che lungo le strade è vietato collocare insegne, cartelli, manifesti che possono ingenerare confusione con la segnaletica stradale, ovvero possono renderne difficile la comprensione o ridurre la visibilità o l'efficacia. Essendo definizioni del tutto discrezionali (confusione, comprensione) consentono abusi ripetuti. Chiediamo, molto più logicamente e semplicemente, che si aggiunga che, in ogni caso, le insegne ed i manifesti non possono comunque essere collocati insieme alla segnaletica stradale.
- 15) **Costo notifica.** Vi è un costo troppo variabile, oltre che esorbitante, per il costo delle notifiche. Considerata la disparità di trattamento tra gli automobilisti a seconda di chi notifica ed il costo spropositato fatto pagare al cittadino (in molti casi sembra una seconda multa più che una spesa giustificata dalla notifica), riteniamo che il legislatore debba



UNC
CONSUMATORI.IT

Via Dutilio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di
consumatori in Italia. Diffusa
in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del
Consumo e componente del
CNCU - Consiglio Nazionale
dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione
sociale presso il Ministero del
Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

fissare un costo massimo, a nostro avviso di 7 euro, considerato che una raccomandata a/r costa meno anche per un peso tra 20 e 50 grammi. Si chiede, quindi, una modifica dell'art. 201 del Cds.

- 16) **Tempi notifica.** Le multe per violazione al Cds dovrebbero essere notificate "entro 90 giorni dall'accertamento", peccato che il Comune di Milano abbia inteso in passato l'accertamento non come il momento dell'infrazione, come il giorno di commissione dell'illecito, ma come il giorno in cui il vigile ha visionato le foto, determinando la violazione. Va, quindi, inserito nel Cds quanto già chiarito dal Viminale, ossia che per accertamento si intende il giorno in cui è commessa l'infrazione. Inoltre nei 90 gg non si conteggia il tempo della spedizione postale, anche se non sta scritto nel Cds. Questo, però, ha dato luogo ad evidenti abusi. Alcuni comuni, infatti, impiegano decine di giorni tra la data che risulta nel verbale della multa e l'effettiva notifica al destinatario, vanificando la ratio della norma di informare al più presto il trasgressore che ha commesso un illecito, così da evitare multe seriali. In molti casi è sorto il sospetto che la data sul verbale fosse fittizia, per non dire falsa e che in realtà la data di partenza del verbale fosse ben successiva ai 90 gg previsti. L'automobilista non sempre ha efficaci metodi di verifica, senza contare che non sa che la multa notificata oltre i 90 gg va comunque impugnata. Ecco perché chiediamo che all'art. 201 si chiarisca meglio il concetto di accertamento, si chiarisca che nei 90 gg non si considera il tempo di spedizione, ma si stabilisca anche un termine massimo di 10 gg per far giungere al destinatario la notifica, in modo che il tempo massimo non superi i 100 gg, pena la nullità della multa stessa, senza necessità, quindi, di eccepire la scadenza dei termini per annullarla.
- 17) **Auto estere.** Sempre più evasori viaggiano con auto estere e non pagano le multe. Questo vale anche per chi è davvero uno straniero. Evidente la disparità tra gli italiani che non pagano multe in Svizzera e che se rientrano in quel Paese vanno addirittura in carcere, e gli svizzeri che non pagano le multe in Italia. Vi è la necessità di una modifica del Cds, soprattutto per i casi in cui il trasgressore non è fermato immediatamente. Va ad esempio esteso il fermo amministrativo sui veicoli immatricolati in altri Paesi nel caso in cui, dopo una comunicazione della violazione all'intestatario ed in assenza di ricorso, la sanzione non venga pagata. Va anche prevista una banca dati dedicata.
- 18) **Cartelli invisibili.** Per le ztl e le corsie preferenziali va del tutto rivista la segnaletica, incomprensibile, troppo piccola ed inadeguata. I cartelli devono avere una dimensione almeno tripla rispetto a quella attuale. La quasi totalità di quei 10 milioni di automobilisti multati per violazione dell'art. 7 Cds era del tutto ignara ed inconsapevole di commettere un'infrazione. Vanno ingranditi almeno del triplo anche i pannelli integrativi aggiuntivi dove sono indicate le eccezioni, le limitazioni orarie, le categorie autorizzate alla circolazione (persone invalide, carico e scarico di merci ecc ecc) ecc ecc.
- 19) **Dossi.** In questi anni i comuni hanno abusato della possibilità di introdurre dossi artificiali, collocandoli anche su strade vietate dal regolamento del Cds (art. 179 del Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495), ad es su strade che costituiscono

Seguici

consumatori.it
sicurezzaalimentare.it

classaction.it
codicedelconsumo.it

 facebook.com/UNCconsumatori
 twitter.com/consumatori



UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duitlio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di
consumatori in Italia. Diffusa
in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del
Consumo e componente del
CNCU - Consiglio Nazionale
dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione
sociale presso il Ministero del
Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento o su strade troppo trafficate (andrebbero messi solo su strade residenziali). Peraltro la quasi totalità di questi dossi è fatto in modo fantasioso, non conforme a quanto previsto dal Codice, con una rialzo del manto stradale, diventando pericolosi, specie per i motociclisti. Rare, ad es., le zebrature gialle e nere parallele, che rendono più visibili i dossi. Questi dossi non conformi vanno fatti obbligatoriamente rimuovere dai Prefetti e servono specifiche più dettagliate su quanto è vietato.

20) **Autovelox.** Il Decreto Legge n. 121 del 20 giugno 2002 così come modificato dalla L. n. 168/2002 stabilisce che "*sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali gli organi di polizia stradale... possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico, di cui viene data informazione agli automobilisti, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento*", come la velocità e che questi dispositivi "*possono essere altresì utilizzati o installati sulle strade di cui **all'articolo 2, comma 2, lettere C e D**, del citato decreto legislativo, ovvero su singoli tratti di esse, individuati con apposito decreto del Prefetto*". In pratica è possibile installare un controllo da remoto, ossia fare una postazione fissa 24 ore su 24 senza la presenza dell'accertatore, ma solo su autostrade e extraurbane principali, oppure su strade extraurbane secondarie (articolo 2, comma 2, lettera C) o su strade urbane di scorrimento (articolo 2, comma 2, lettera D), previa autorizzazione del Prefetto.

Sono escluse, quindi, le altre strade urbane, come le strade urbane di quartiere. Come mai? La ratio della norma è di consentire una postazione fissa, ma solo laddove la velocità dei veicoli è maggiore e vi è quindi il rischio di incidenti più gravi, anche per evitare che la sanzione sia sproporzionata rispetto all'offensività della condotta dell'automobilista, multato magari perché viaggia a 56 km/h per un limite di 50 km/h. Ricordiamo che come indicato dall'art. 142 del Codice della strada, per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali il limite è di 90 km/h, mentre per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, come le urbane di scorrimento (secondo l'art. 2, comma 3, lettera d, l'urbana di scorrimento è una "*strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia...*"), è di 70 km/h. **Il legislatore, quindi, sembra escludere la postazione fissa laddove il limite è di soli 50 km/h.** Ma non è così per i comuni che troppo spesso fanno controlli laddove i limiti di velocità sono troppo bassi, non congrui rispetto al tipo di strada. A Milano, ad es. il Prefetto, con decreto del 4 aprile 2003 (prot. n. 111/ MC/2002 Area IV), ha autorizzato 24 postazioni fisse di controllo, ma classificando le strade o come strade extraurbane secondarie o come urbane di scorrimento, cosa che avrebbe implicato limiti, rispettivamente, di 90 o 70 km/h. Ma il Comune di Milano ha fissato in molte strade il limite di 50 km/h (via Chiesa Rossa, via dei Missaglia ecc. ecc.). Inevitabile che a limiti di velocità eccessivamente ed immotivatamente bassi corrispondano nel primo anno di installazione migliaia di multe nei confronti di cittadini che non sono pirati della strada. E' così che nel 2018, a seguito di sette nuovi impianti di controllo della velocità installati a fine 2017, vi sono

Seguici

consumatori.it
sicurezzaalimentare.it

classaction.it
codicedelconsumo.it

 facebook.com/UNCconsumatori
 twitter.com/consumatori



UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duitlio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di
consumatori in Italia. Diffusa
in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del
Consumo e componente del
CNCU - Consiglio Nazionale
dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione
sociale presso il Ministero del
Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

state, per eccesso di velocità, 696.917 contravvenzioni, cioè 1.909 al giorno, 79.5 all' ora, 1,32 al minuto, contro gli appena 530.625 del 2017 (+31,3%). Cosa già accaduta nel 2015, dopo le installazioni del 2014, quando si era arrivati a 765.535 sanzioni. Possibile che ci siano più 700 mila automobilisti così incoscienti, oltre che stupidi che, a fronte di postazioni di controllo segnalate e ben visibili, superino comunque i limiti di velocità?

L'UNC è molto favorevole alle postazioni fisse di controllo, pur preferendo sistemi di controllo della velocità media, come il tutor, ma, proprio per l'importanza di punire chi va troppo forte in macchina, perché abbiano una funzione preventiva ed educativa, bisogna che i limiti siano congrui, che la segnaletica sia chiara, che non vi siano abusi e che lo scopo dei comuni non sia fare cassa, ma aumentare la sicurezza. Molti comuni, ad esempio, dopo aver avuto l'autorizzazione ad installare gli autovelox, abbassano i limiti di velocità in modo assurdo e incongruo. Ma se una strada era pericolosa, perché non avevano provato ad abbassare i limiti di velocità, prima ancora di chiedere l'autorizzazione al Prefetto?

Per questo si propone che nei Cds, e non in direttive ministeriali, troppo spesso soggette a modifiche a seconda del ministro degli Interni in carica (si pensi alla direttiva Bianchi, Maroni, Minniti ecc ecc) sia previsto che:

- a) siano i Prefetti a dover fissare, nel decreto autorizzativo, i limiti di velocità, in modo che siano congrui rispetto al tipo di strada.
- b) siano i Prefetti a stabilire, essere responsabili e controllare se la segnaletica è conforme al Cds e ben visibile, dove deve essere collocato l'autovelox, in modo che sia ben visibile, su quale lato della strada debba essere collocato.
- c) sia compito dei Prefetti far rimuovere tutti i falsi cartelli che indicano la presenza di un autovelox, quando questo non è effettivamente presente e/o attivo.
- d) le postazioni di controllo, laddove sono possibili i sorpassi, vadano preventivamente segnalate su entrambi i lati della carreggiata, parallelamente, sia a sinistra che a destra della strada, in modo che anche chi sorpassa o è sorpassato possa vederli. Altrimenti il comma 6 bis dell'art. 142 secondo il quale "*le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili*", viene vanificato se il cartello è solo a destra e si sta sorpassando, dato che viene oscurato dal veicolo sorpassato.
- e) **insieme a tutti i cartelli che segnalano la presenza dell'autovelox ci sia sempre, obbligatoriamente, pena nullità della multa, anche quello del limite di velocità previsto, insieme.** Questo perché troppo spesso l'automobilista vede il cartello "controllo della velocità" ma non sa quale è il limite di velocità consentito e non lo trova più tra il cartello che segnala il controllo e l'autovelox.
- f) che, **dove c'è la postazione di controllo, sia ripetuto sia il cartello che indica la presenza dell'autovelox sia il limite di velocità.**
- g) che **tra il primo cartello che segnala l'autovelox e l'autovelox ci siano obbligatoriamente tra 300 e 400 metri** (non quindi la distanza variabile minima indicata, per ciascun tipo di strada,

Seguici

consumatori.it
sicurezzalimentare.it

classaction.it
codicedelconsumo.it

facebook.com/UNCconsumatori
twitter.com/consumatori



UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duitlio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di
consumatori in Italia. Diffusa
in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del
Consumo e componente del
CNCU - Consiglio Nazionale
dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione
sociale presso il Ministero del
Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici

consumatori.it
sicurezzalimentare.it

classaction.it
codicedelconsumo.it

 facebook.com/UNCconsumatori
 twitter.com/consumatori

dall'art. 79, comma 3, Reg. Esec. C.d.S. per la collocazione dei segnali di prescrizione), **durante i quali il limite di velocità non possa cambiare.**

- h) che il segnale con il limite di velocità posto insieme a quello che segnala l'autovelox, non sia il primo ad indicare quella velocità. Si tratta di evitare, cioè, che in poco spazio si passi da un limite di 90 Km/h a 50 Km/h e che poi tra il nuovo limite di 50 e l'autovelox ci siano magari pochi metri, come purtroppo frequente in molti comuni, dato che in un secondo (il tempo utile per poter mettere il piede sul pedale del freno) a 90 Km/h si percorrono già 25 metri. Ovvio che su questa richiesta si può anche soprassedere se si accettano sia la proposta g) che la e). Altrimenti, in subordine, si chiede che tra il cartello che indica la velocità rilevata dall'autovelox e l'autovelox stesso debbano esserci almeno 400 metri.
 - i) tra il segnale e la postazione non devono essere presenti intersezioni o immissioni laterali di strade, altrimenti il segnale va ripetuto (mantenendo sempre le distanze del punto g).
 - j) troppe le tipologie dei cartelli che indicano la presenza dell'autovelox. Si chiede che i cartelli siano resi tutti uniformi, siano fatti rimuovere dai Prefetti tutti quelli non conformi e che i cartelli siano ingranditi almeno del 50%.
 - k) **vi sia l'obbligo, attualmente non previsto, di indicare se si tratta di autovelox o di un controllo della velocità media, tipo tutor. I cartelli dovranno essere differenziati a seconda del tipo di rilevazione.**
 - l) le regole dalle lettere b) a j) devono valere sia per i controlli da remoto, ossia le postazioni fisse, sia nel caso di controlli occasionali con la presenza di un organo di polizia stradale.
- 21) **Poteri Prefetti.** Prevedere che i Prefetti abbiano il potere e, soprattutto, l'obbligo giuridico di verificare la regolarità e la conformità al Cds di tutte le strumentazioni ed i segnali presenti sul territorio di loro competenza (dagli autovelox non segnalati ai semafori collegati con la velocità dei veicoli, dagli autovelox che non scattano la prima foto con il veicolo collocato prima della linea d'arresto a quelli che hanno una durata del giallo troppo breve, dai dossi su strade trafficate ai cartelli delle ztl invisibili) e che, in caso di irregolarità, abbiano l'obbligo di farli rimuovere. Purtroppo i Prefetti interpretano il loro ruolo in modo troppo riduttivo e non si impongono sugli enti locali, occorre quindi chiarire che è compito del loro ufficio farlo e che, in ultima analisi, è la Prefettura ad avere la responsabilità di controllare che i comuni rispettino il Cds, intervenendo per far cessare le violazioni e le irregolarità. Va precisato, altresì, che le Prefetture hanno il dovere di attivarsi per i controlli in caso di segnalazioni dei cittadini, sia a fronte di formali ricorsi al Prefetto sia su semplice istanza.
- 22) **Annullamento multe.** Prevedere che i Prefetti, i sindaci ed i comandanti dei vigili, in caso di multe seriali comprovate sbagliate, date ad una molteplicità di cittadini, possano annullare d'ufficio tutte le multe date in violazione del Cds, senza che sia necessario per il cittadino dover presentare ricorso. In tal caso va chiarito che è esclusa l'ipotesi di danno erariale o di abuso d'ufficio, dato che per alcuni sindaci che



UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duitlio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di
consumatori in Italia. Diffusa
in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del
Consumo e componente del
CNCU - Consiglio Nazionale
dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione
sociale presso il Ministero del
Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

avevano provveduto con provvedimento di autotutela ad annullare le multe sono incorsi, poi, in problemi legali.

In caso di provvedimenti della magistratura che attestino l'illegalità delle multe comminate, come accaduto all'epoca dei vampiri di Segrate, con i T-red sequestrati, va prevista, in caso di sentenza definitiva, la restituzione automatica di tutti i punti della patente illecitamente ridotti e la restituzione automatica dei proventi delle sanzioni da parte degli enti che hanno incassato quei soldi indebitamente, anche se sono scaduti i termini per fare ricorso. Si tratta di evitare che, non essendo più possibile presentare ricorso, o per scadenza dei termini o perché è già stata pagata la multa, i cittadini che si sono accorti di essere stati multati ingiustamente solo a seguito di un provvedimento della Procura, ossia a seguito di un reato penale commesso, non essendo più possibile ricorrere per le vie ordinarie, siano costretti a costituirsi parte civile per far valere i loro diritti. Si evidenzia che, in caso di costituzione di parte civile, potrebbero avere un risarcimento del danno subito, ma non la restituzione dei punti della patente. Da qui la necessità di un'integrazione del Cds.

23) Proposte di legge depositate. Rispetto alle altre principali proposte emerse, di seguito il nostro parere:

- a) Si alla proposta Maccanti (C 1136) sulla luce gialla, si ad innalzare il limite massimo di velocità a 150 km/h, purché siano autostrade a 3 corsie e ci sia il controllo della velocità media, si alla proposta di modifica dell'art. 207 sui veicoli esteri. No alla proposta di innalzare la sanzione per l'uso dello smartphone: 161 euro sono più che sufficienti, se le multe venissero date.
- b) Si alla proposta Meloni (C 1358) sui parcheggi rosa.
- c) Si alla proposta Baldelli (C 681), ritenuta però del tutto inadeguata a risolvere il problema.
- d) No alla proposta Gebhard (C 234): troppi i passaggi con il rosso in Italia, per rischiare che, avvisati dell'arrivo del verde, gli automobilisti possano anticipare la partenza.
- e) No alla proposta Scagliusi (C 1368) di prevedere l'obbligo di comunicazione del conducente (art. 126 bis) solo se è diverso dal proprietario del veicolo stesso. In tal modo diventerebbe un silenzio assenso, che renderebbe ancora più facile attribuire la decurtazione dei punti a chi non guidava, non dovendo fare comunicazioni false. Sono già troppi i nonni senza punti per colpa dei nipoti. No all'aumento delle sanzioni per chi usa il cellulare. No alla possibilità per i velocipedi di circolare contromano. Sì, invece, alla proposta di modifica dell'art. 208, pur non ritenendo sufficientemente punitiva la modifica.
- f) No alle proposte De Lorenzis (C 1051) e Schullian (C 219) sui ciclisti. Pur comprendendo e condividendo le finalità, temiamo che, a differenza di altri Paesi come l'Olanda, in Italia non funzionerebbero, dato il basso tasso esistente di conoscenza del Cds da parte degli automobilisti, soprattutto con riferimento alle modifiche del Cds intercorse successivamente al conseguimento della patente, sia per il non spiccato senso civico. No alla casa avanzata della linea d'arresto, che sarebbe occupata dagli automobilisti invece che dai ciclisti e genererebbe confusione. No

Seguici

consumatori.it
sicurezzalimentare.it

classaction.it
codicedelconsumo.it

 facebook.com/UNCconsumatori
 twitter.com/consumatori



UNC
CONSUMATORI.IT

Via Duitlio 13
00192 Roma
info@consumatori.it
Tel. 06 32 60 02 39
Fax 06 32 34 616

C.F. 02932380583
P.IVA 09840461009

alla proposta per i ciclisti di guidare contromano, no all'uso delle corsie preferenziali di taxi e autobus, corsie spesso ricavate ex post e, quindi, troppo strette per consentire anche il solo passaggio di autobus.

- g) Si alle proposte Schullian (C 219, C 193) di modifica dell'art. 201 sulle notifiche, considerato il costo spropositato fatto pagare al cittadino, ma riteniamo il legislatore debba fissare un tetto massimo, a nostro avviso di 7 euro, considerato che una raccomandata a/r costa meno anche per un peso tra 20 e 50 grammi. Si alla modifica dell'art. 23 e ad innalzare le sanzioni in materia di pubblicità (in tal caso, l'inasprimento si giustifica per la necessità che le sanzioni superino almeno il guadagno illecitamente ottenuto, altrimenti non vi può essere funzione deterrenze), anche se si richiede una formulazione più puntuale per definire il divieto (cfr. punto 14). Si alla distanza di almeno 300 metri tra l'avviso di segnaletica indicante l'obbligo di riduzione della velocità e la collocazione del sistema elettronico di rilevamento automatico della velocità, anche se suggeriamo anche una distanza massima (cfr. sopra tra 300 e 400 metri), per evitare che collocato troppo lontano, ad es. ad un km, vanifichi la segnalazione stessa. Si ad integrare l'art. 173 con "smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi", no all'inasprimento delle pene ex comma 3 bis. Si alla proposta C 192.

Nella speranza di aver sufficientemente rappresentato le nostre proposte di modifica al Cds e osservazioni sui disegni di legge presentati, restiamo a disposizione per chiarimenti e porgiamo distinti saluti.

Il Presidente
Prof. avv. Massimiliano Dona

n. 1 allegato: dati Aci-Istat

Unione Nazionale Consumatori
La prima organizzazione di consumatori in Italia. Diffusa in oltre 130 sedi territoriali.

Riconosciuta dal Codice del Consumo e componente del CNCU - Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti.

Organizzazione di promozione sociale presso il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.

Consumers' International member.

Seguici

consumatori.it
sicurezzalimentare.it

classaction.it
codicedelconsumo.it

 facebook.com/UNConsumatori
 twitter.com/consumatori

Tavola 5.11 - Contravvenzioni elevate dalla Polizia Municipale nei comuni capoluogo per infrazioni sulla circolazione stradale (a) (b) (c)- Anno 2017

Art. Codice strada	Descrizione della violazione	Numero di infrazioni rilevate
Art. 6	Inosservanza di obblighi, divieti e limitazioni della circolazione fuori centro abitato	44.787
Art. 6 c.12	<i>Circolazione dei mezzi pesanti nei giorni festivi</i>	1
Art. 7	Inosservanza di obblighi, divieti e limitazioni della circolazione nel centro	10.379.353
Art. 9	Inosservanza di prescrizioni per le competizioni sportive su strada	2
Art. 10-61 -62	Disciplina della circolazione dei veicoli e trasporti eccezionali, limiti di sagoma e massa	108
Art. 15	Tutela delle strade, dei manufatti e della segnaletica	4.319
Art. 23	Pubblicità abusiva lungo le strade	10.907
Art. 72-79	Mancanza o inefficienza dei dispositivi di frenatura, di illum., segnalaz. acustica e silenzianti	8.201
Art. 80	Revisione dei veicoli	89.984
Art. 176 c.18		
Art. 97	Circolazione dei ciclomotori (contrassegno di identificazione, alterazione)	1.273
Art. 100	Disciplina dell'uso delle targhe per i veicoli a motore	1.115
Art. 115	Età minima e massima e requisiti per la guida	168
Art. 116	Guida senza patente o con patente revocata	6.856
Art.135 c.12	Circolazione con patenti di guida rilasciate da Stati non appartenenti all'Unione europea o allo Spazio economico europeo	532
art. 136-BIS c.7	Disposizioni in materia di patenti di guida e di abilitazioni professionali rilasciate da Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo	241
Art. 141	Velocità non moderata in relazione alle caratteristiche della strada, meteorologiche e del traffico	35.525
Art. 142	Superamento dei limiti di velocità	2.044.787
Art. 143-144	Posizione dei veicoli sulla carreggiata, uso delle corsie, marcia per file parallele	11.072
Art. 145	Obblighi di precedenza	20.488
Art. 146	Inosservanza della segnaletica orizzontale e semaforica	336.804
Art. 148	Disciplina del sorpasso dei veicoli	3.685
Art. 149	Rispetto della distanza di sicurezza	4.727
Art. 152-153	Uso dei dispositivi di segnalaz. visiva e di illuminazione	1.263
Art. 154	Disciplina del cambio di direzione e di corsia	20.149
Art. 155	Limitazione dei rumori de silenzianti e degli apparati radio	468
Art. 157-158	Disciplina dell'arresto, della fermata e della sosta fuori e dentro i centri	3.199.604
Art. 161-162-165	Ingombro della carreggiata, segnalazione e traino dei veicoli in avaria	261
Art. 164	Norme sulla sistemazione dei carico sui veicoli	758
Art. 167	Trasporto di cose e superamento limiti di peso del veicolo	999
Art. 168	Norme sul trasporto di merci pericolose	75
Art. 169	Trasporto di persone animali ed oggetti sui veicoli a motore	4.526
Art. 170	Trasporto di persone e di oggetti sui veicoli a motore a due ruote	794
Art. 171	Uso del casco	62.050
Art. 172	Uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta dei bambini	31.172
Art. 173	Mancato uso di lenti o uso di radiotelefoni o cuffie	61.929
Art. 174-178	Rispetto dei tempi di guida e di riposo dei conducenti dei veicoli pesanti	2.664
Art. 175-176	Circolazione e comportamento sulle autostrade e strade extraurbane	265
Art. 176 c1c	<i>Circolazione sulla corsia di emergenza</i>	111
Art. 179	Installazione, alterazione, manomissione del cronotachigrafo	667
Art. 180-181	Possesso dei documenti della circolazione	92.440
Art. 182	Norme di comportamento dei ciclisti	740
Art. 186	Guida in stato di ebbrezza alcolica	4.941
Art. 187	Guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti	853
Art. 189	Comportamento dei conducenti in caso di incidente	4.508
Art. 190	Comportamento dei pedoni	2.492
Art. 191	Comportamento dei conducenti verso i pedoni	6.733
Art. 193	Obbligo di assicurazione	49.242
Art. 26-46 L.298/74	Trasporto abusivo di merci	531
Art. 19 L.727/78	Irregolarità nella compilazione del foglio di registrazione del	1.409
	Totale	16.556.467
	Altre infrazioni	513.057
	Totale complessivo	17.069.524

Fonte: Elaborazione ACI su dati comunicati dai Comandi di Polizia Municipale dei Comuni capoluogo di Provincia