Comuni: più poteri su autovelox, Ztl e limiti a 30 km orari

CODICE DELLA STRADA

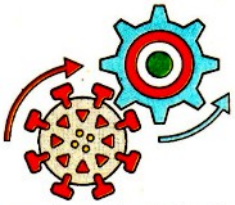
La mini-riforma del Codice della strada spuntata nel decreto Semplificazioni in sede di conversione in legge ha un vincitore: gli enti locali. Ai Comuni vengono date le possibilità di piazzare autovelox fissi anche sulle normali strade urbane e di istituire corsie, piste e strade ciclabili, con limite di velocità a 30 km/h e priorità a bici e monopattini, che in talune circostanze potranno andare addirittura contromano. Più poteri anche sugli ausiliari della sosta. Province e Regioni incassano, invece, un regime lasco per adeguarsi alle linee guida per la sicurezza strutturale di gallerie, ponti e cavalcavia: una presa d'atto delle loro ristrettezze finanziarie, che crea una rete viaria di serie A e una di serie B.

Maurizio Caprino — *a pag. 22*

Più Ztl, autovelox, 30 km orari: crescono i poteri dei Comuni

I NODI DELL'AUTUNNO

IL DL SEMPLIFICAZIONI



Anche gli addetti ai rifiuti potranno multare le auto che intralciano il loro lavoro

Per Regioni e Province meno responsabilità su ponti, cavalcavia e tunnel

Maurizio Caprino

Hanno vinto gli enti locali. Valutando politicamente la mini-riforma del Codice spuntata in fase di conversione del decreto Semplificazioni (Dl 76/2020, articolo 49), emerge che i Comuni hanno più possibilità di incidere su traffico (Ztl con meno vincoli, più poteri agli ausiliari della sosta e nuovi spazi destinabili a bici e monopattini) e sicurezza (autovelox fissi anche in città), facendo anche più cassa. E le Province vengono sgravate da più di una responsabilità su viadotti, cavalcavia e gallerie, che di fatto non riescono a gestire per mancanza di fondi. Ci sono anche novità "neutre", come l'abrogazione dei ricorsi gerarchici al Mit sulla segnaletica (dovrebbe però essere possibile presentarli alla Prefettura) e l'inclusione del noleggio a lungo termine tra le modalità di acquisizione dei veicoli da parte di chi chiede licenze taxi e autorizzazioni per noleggio con conducente (Ncc).

Quanto a Ztl e centri storici, viene abrogato il Dpr 250/1999, che obbligava i Comuni a farsi approvare dal ministero delle Infrastrutture (Mit) scelta e posizionamento delle telecamere da usare per rilevare gli ingressi non autorizzati. Il Mit, che era in difficoltà nello smaltire le richieste di autorizzazione, dovrà emanare un Dm con nuove regole, che dovrebbero essere meno stringenti. Rischiando di dare meno garanzie agli utenti, che già finora sono stati non di rado disorientati da segnaletiche confuse. Si vedrà se nel Dm verranno "travasate" anche le linee guida fissate in una nota (che quindi non ha un vero e proprio valore giuridico vincolante) del 28 giugno 2019 su segnaletica, delimitazione e altri aspetti delle Ztl.

I nuovi strumenti per incentivare la "mobilità dolce" (fondamentalmente quella con bici, e-bike e monopattini elettrici, anche se forse su questi ultimi servirà qualche circolare ministeriale) penalizzando quella a motore sono ordinanze del sindaco con cui si può istituire il doppio senso ciclabile (bici in contromano) su strade urbane con limite di velocità di 30 km/h o parti di Ztl e individuare «strade urbane ciclabili» (sempre a 30 km/h) su cui le bici hanno la precedenza. Possibile istituire anche «zone scolastiche urbane», con divieti di circolazione in certe ore, e autorizzare la circolazione delle bici sulle strade riservate ai mezzi pubblici (purché larghe almeno 4,30 metri e senza binari).

Completa il quadro degli incentivi a bici e simili la possibilità di controlli di velocità automatici fissi su tutte le strade urbane (non solo su quelle di scorrimento, come era dal 2002) o loro tratti, ma sempre su autorizzazione del prefetto e sulla base di un'istruttoria della Polizia stradale su incidentalità e caratteristiche della strada.

Più poteri agli ausiliari della sosta, col riconoscimento dello status di pubblico ufficiale e l'esplicitazione della possibilità di redigere i verbali, contestare infrazioni e disporre rimozioni. Non solo nelle aree dove la sosta è a pagamento ma anche in quelle dove è regolamentata o nelle aree verdi.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI CAMERA DEI DEPUTATI

Ai dipendenti comunali, delle società private e pubbliche di gestione degli spazi di sosta e di quelle di trasporto pubblico, si aggiungono gli addetti alla raccolta rifiuti per le infrazioni che li intralciano. Il tutto anche nelle aree limitrofe a quelle di competenza degli ausiliari, se le infrazioni incidono sulla fruibilità dei posti di sosta, sul transito dei mezzi pubblici o sulla raccolta dell'immondizia.

Sul fronte infrastrutture, le nuove norme completano la retromarcia avviata col Dm del Mit 430/2019 rispetto alle norme di sicurezza del decreto Genova (post crollo Ponte Morandi): Regioni e Province non hanno un termine per adeguarsi alle linee guida su ispezioni e sicurezza di ponti e gallerie. Si prende dunque atto della realtà: le loro strade sono di serie B, per mancanza di fondi. Lo stesso motivo per cui il Dl Semplificazioni dà all'ente proprietario della strada più importante (concessionario autostradale o Anas) la competenza sui cavalcavia di altri enti che interferiscano con essa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DI CAMERA DEI DEPUTATI