



CAMERA DEI DEPUTATI

IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

**AUDIZIONE IN IX COMMISSIONE PER LE PROPOSTE DI LEGGE C24 E ABBINATE
CONCERNENTI INTEGRAZIONI E MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA**

Roma, 11 Febbraio 2019

Egregio Presidente, Sigg. Relatori, Illustri Onorevoli,

nel ringraziare per la convocazione in titolo e nel dar merito a Codesta Commissione per la volontà di cominciare ad intervenire su svariate, nonché puntuali, tematiche di circolazione e sicurezza stradale, esponiamo delle considerazioni di settore, cominciando con i profili della formazione e dell'apprendimento alla guida.

Io sottoscritto Emilio Patella, quale Segretario Nazionale settore Autoscuole, esprimo la nostra particolare riconoscenza per l'occasione che ci viene data di portare il contributo delle autoscuole e di milioni di cittadini che attraverso le nostre strutture sono coinvolti nelle problematiche della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile.

Mi accompagna il collega Manuel Picardi, Vice Presidente della EFA (Federazione Europea Autoscuole) con il quale lavoriamo in sinergia per armonizzare e promuovere normative a livello comunitario.

Nei giorni scorsi abbiamo seguito le precedenti audizioni, nelle quali veniva precisato che le proposte di legge sulle quali discutiamo sono un primo intervento di modifica del Codice della Strada, a cui ne seguiranno altre, sia sotto forma di provvedimenti puntuali che di una eventuale rivisitazione completa del Codice della Strada stesso.

Desideriamo in proposito velocemente enunciare alcuni principi generali, che fanno da guida anche alle osservazioni relative ai provvedimenti in titolo.

A nostro avviso, e lo abbiamo sottolineato più volte nel corso della passata legislatura in occasione dei lavori per la "Legge Delega" di riforma del Codice della Strada, occorre dare maggiore spazio alla **formazione dei conducenti**, inserendo una formazione minima obbligatoria, oggi presente solo per alcune tipologie di utenti (autisti professionali, guide certificate per conseguimento della patente categoria B).

Il 90% della popolazione europea passa da un'autoscuola, ma non lo fa per imparare a guidare, ma prendere la patente. Dobbiamo sfruttare questa occasione per introdurre l'obbligatorietà di argomenti sganciati dal superamento dell'esame teorico, quali: la percezione del rischio, il comportamento in caso di incidente, con un occhio di riguardo al 1° soccorso e i rischi associati al consumo di alcol e droghe.

Mentre gli esami per il conseguimento della patente sono dettati da norme comunitarie, la formazione è lasciata alle decisioni dei singoli Stati, quindi alle decisioni del Parlamento, alle Vostre decisioni.

Occorre portare il nostro Paese ai livelli degli altri, dove la formazione è obbligatoria, in alcuni Paesi per la parte pratica, con medie di 15 ore di esercitazioni di guida, in altri sia per la parte teorica che quella pratica.

In particolare sembra necessario intervenire con urgenza sull'articolo 122 del Codice della Strada, toccato anche dalle Vostre proposte si legge, per quanto riguarda la formazione degli aspiranti conducenti dei veicoli a due ruote, ciclomotori e motocicli, categoria particolarmente a rischio come ci ricordano le statistiche degli incidenti relative all'anno 2017, che vedono un aumento del 12 % di decessi tra i motociclisti (dati Istat: motociclisti deceduti 735 +11,9%).

Ben vengano quindi gli interventi normativi relativi al **vestiario obbligatorio**, alla possibilità data ai motocicli elettrici di circolare in autostrada, ma indispensabile intervenire, ripetiamo, sulla formazione.

La formazione a nostro avviso dovrà vedere ulteriori provvedimenti che prevedano:

- Patente graduale
- **aggiornamento periodico** dei conducenti patentati. In Italia ci sono 37 milioni di patenti in corso e circa il 75% è stato rilasciato più di 20 anni fa. Anche a seguito dell'invecchiamento della popolazione (l'Italia è il 2° Paese più vecchio al mondo dopo il Giappone) diventa oggi sempre più necessario adeguare le competenze dei conducenti ai veicoli contemporanei, se non ai livelli di tecnologia prevista per i veicoli del prossimo futuro (ADAS).

Altro concetto a nostro avviso fondamentale è la **semplificazione**.

Intesa come un Codice più semplice e più snello, ma anche come procedure più semplici ed efficaci per i cittadini, uniformi sul territorio e che non lascino spazi a discrezionalità della Pubblica Amministrazione, spesso fonte di ingiustizie e di corruzione.

Un ultimo rilievo riguarda l'urgenza con cui il Legislatore dovrebbe intervenire per dettare norme di comportamento relative alle "**rotatorie**", assenti nel nostro ordinamento. Spagna e Portogallo dal 2016 hanno regolamentato, attraverso modifiche al CdS, il comportamento nelle stesse.

Riguardo i provvedimenti in discussione, in base alle nostre competenze, abbiamo analizzato i seguenti punti, con riferimento ai corrispondenti articoli del Codice Stradale:

- ART. 116 COMMA 3 BIS

La proposta di autorizzare con la patente B la guida di autoveicoli fino a 7.500 kg, seppure per una specifica categoria di utenti, non è coerente con le norme comunitarie, in particolare con la Direttiva 2006/126/CE.

- ART. 121 ESAMI DI GUIDA

Questo articolo non è stato da Voi toccato, ma ci permettiamo di segnalare l'importanza di modificare il comma 1, relativo agli esaminatori. La tematica delle disfunzioni della Motorizzazione, causa la mancanza di personale, è ben conosciuta alla Commissione, è stata motivo di numerose interpellanze e di una proposta di modifica dell'articolo 122 comma 6.

A nostro avviso quindi si tratta di modificare l'articolo 121 che prevede che gli esami per il conseguimento delle patenti vengano svolti da "Funzionari del Dipartimento per i trasporti e la navigazione", ampliando la platea di possibili esaminatori, stabilendo che possano essere svolti da "dipendenti del Ministero Infrastrutture e Trasporti (MIT)". In questo modo i possibili esaminatori aumenterebbero di molto, in attesa di introdurre la figura **professionale specifica dell'esaminatore**, sia essa reperita in ambito pubblico o affidata a privati, oggi assente nel nostro ordinamento, come già accade nella stragrande maggioranza dei Paesi UE.

- ART. 122 ESERCITAZIONI DI GUIDA

Bene la **modifica del comma 3 e del comma 8** con la **soppressione del comma 5**. Sono coerenti tra loro e risolvono il problema che segnaliamo da anni (ecco perché sono urgenti): l'impossibilità per gli aspiranti conducenti di ciclomotori a due ruote e di motocicli di esercitarsi su strada, in particolare in varie condizioni di traffico. Questi provvedimenti rendono coerente il Codice della Strada con la norma comunitaria relativa agli esami di guida, migliorando la sicurezza stradale. In coerenza con i principi enunciati, a nostro avviso occorre anche modificare il **comma 5 bis**, estendendo le esercitazioni di guida obbligatorie e certificate anche alle altre categorie di patente, in particolare le patenti AM, A1, A2 e A, come del resto già avviene nella quasi totalità dei Paesi UE.

Più in generale sarebbe opportuno introdurre il **concetto di formazione minima obbligatoria presso una autoscuola autorizzata**, delegando il MIT a stabilirne le modalità.

Comma 6. L'ipotesi di estendere la validità del "foglio rosa", cioè l'autorizzazione ad esercitarsi alla guida, scaturisce dalle disfunzioni della Motorizzazione Civile, a causa della mancanza di personale esaminatore di cui abbiamo accennato. Attualmente è prevista una procedura amministrativa, sancita con circolare ministeriale, denominata "riporto dell'esame teorico" che prevede, in caso di scadenza del foglio rosa senza che sia stata conseguita la patente di guida, la presentazione di una nuova domanda di nuovo foglio rosa, ottenendo ulteriori sei mesi e due nuove prove di esame di guida. Il problema più volte sollevato, a cui il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha dichiarato di voler porre rimedio, è costituito dai costi a carico del cittadino.

L'emendamento presentato dall'Onorevole DONINA va nel senso di risolvere il problema dei costi, ma a nostro avviso in modo parziale, e lasciando discrezionalità ai Direttori degli Uffici della Motorizzazione.

Meglio sarebbe prevedere una validità del foglio rosa **di dodici mesi, con tre prove di esame di guida**.

Anche in questo caso il paragone con quanto avviene negli altri Paesi, nei quali il foglio rosa ha una durata di almeno un anno e in alcuni casi di due anni, può offrire una soluzione che garantisca i diritti degli utenti, semplifichi i procedimenti amministrativi (non occorre presentare nuove documentazioni), assicurando tempi più lunghi per la formazione ed esami di guida di qualità più elevata.

- ART. 126 BIS PATENTE A PUNTI

La proposta di modifica del comma 3 è sicuramente nella direzione della semplificazione.

Allo stesso modo a nostro avviso andrebbe modificato il comma 4 **sopprimendo** la frase "La riacquisizione di punti avviene all'esito di una prova di esame."

Infatti la frase in questione è stata aggiunta in un secondo momento rispetto alla stesura iniziale dell'articolo 126 bis, ma non ha mai trovato applicazione e ad oggi l'esame non viene sostenuto.

Si tratta di un appesantimento procedurale, visto che non esiste un data base con questionari specifici e che sarebbe una ulteriore incombenza per gli Uffici della Motorizzazione, vista la carenza di esaminatori.

Del resto l'introduzione di un esame ridurrebbe la didattica dei corsi di recupero punti ad una preparazione finalizzata a superare l'esame, piuttosto che ad un momento di presa di coscienza delle infrazioni e dei comportamenti che hanno portato alla perdita del punteggio, impedendo quindi un vero "recupero".

Siamo disponibili a fornire ulteriori chiarimenti e suggerimenti.

Grazie per l'attenzione.

Seguono alcune questioni giuridico-amministrative, che io sottoscritta Yvonne Guarnerio, quale Segretario Nazionale settore Studi, insieme al Vice Segretario Alessandro Cherubini, provvedo a segnalare.

Per prima la necessità di un perfezionamento delle disposizioni sulla cosiddetta esteroinvestizione dei veicoli (introdotte in sede di conversione del DL "Sicurezza"), integrando l'obbligo di targatura nazionale anche per i veicoli presi a noleggio o in leasing in altro Paese UE/SEE, che altrimenti si sta *istituzionalizzando* un tale escamotage, con tutte le conseguenze negative già note, come d'altronde fatto notare su Il Sole 24 Ore (sia cartaceo che online) dal Dott. Maurizio CAPRINO, loro giornalista specializzato in automotive, nonché dal medesimo nella puntata di Mi manda Rai 3 del 25 gennaio scorso, e anche evidenziato in un apposito servizio durante la trasmissione del 3/1/2019 Stasera Italia di Rete 4, cui partecipava in collegamento il Presidente On. MORELLI.

E' la Giurisprudenza Unionale che già riconosce la facoltà di uno Stato membro di imporre la reimmatricolazione dei mezzi locati con targa di altro Stato membro da parte di persone fisiche o giuridiche residenti/aventi sede nel primo Stato (che nella fattispecie è l'Italia), come ben spiegato nella relazione illustrativa del PDL C1113 On.li PAGANI e PIZZETTI, con riferimento all'articolo 2 della proposta stessa.

Poi l'esigenza, sempre nel PDL C1113 dell'On.le PAGANI citato, all'art. 7 (e contenuta anche nell'art. 20 del PDL C219 On.li SCHULLIAN, GEBHARD, PLANGGER), di disciplinare opportunamente la circolazione nelle more dei trasferimenti di proprietà etc, attraverso un'apposita integrazione dell'articolo 180 del D.Lgs. 285/1992.

Inoltre vi sarebbero ulteriori proposte, pur non trovandosi nei progetti in esame:

- si ritiene che in ordine ai controlli sugli Studi di consulenza automobilistica ex lege 264/1991 e sui Centri di revisione vada introdotto un criterio di efficacia e sostenibilità, onde garantire la tenuta del sistema pubblico/privato che si è sviluppato con successo in questi anni nella Motorizzazione, insieme alla qualità del servizio che il privato deve garantire, così come previsto dal comma 1-ter dell'art. 1 della legge 241/1990. In un contesto di crescente vocazione pubblica alla vigilanza e regolazione, è pacifico che il controllo debba essere in linea con gli orientamenti Comunitari, a carico dei soggetti controllati (naturalmente in maniera ragionevole, equilibrata e ben strutturata)
- inoltre sarebbe il momento per introdurre pure in Italia la possibilità (e non l'obbligo) di personalizzazione delle targhe, per la quale gli Studi di consulenza auto sono attrezzati sulla scorta della autorizzata produzione di quelle per la circolazione di prova e per i ciclomotori (quest'ultima mai attuata). Non si tratterebbe di un vulnus al Poligrafico dello Stato e alla esclusiva statale poiché, al di là della circostanza che solo in Italia esiste il monopolio pubblico sulla fabbricazione, costituirebbe un'attività di nicchia – non gestibile con immediatezza che da strutture snelle e di prossimità – capace di interessanti introiti per l'Erario, attraverso il versamento di una congrua concessione governativa (che potrebbe pure essere non una tantum al rilascio ma annuale), per soddisfare in maniera virtuosa, come già accade all'estero, le esigenze edonistiche/di appartenenza o di brand degli automobilisti, come nel caso del Regno Unito dove, annualmente, il sistema di targhe personalizzabili assicura introiti intorno ai 20 milioni di Sterline (all'incirca 23 milioni di Euro)
- ancora in tema di targhe si manifesterebbe l'opportunità di un minimo di identificazione, provenienza e tutela della proprietà, nonché di contrasto all'evasione ed elusione fiscale (in sede di acquisto e, principalmente, di importazione) per i veicoli da competizione e segnatamente per le moto off-road, per i quali si potrebbe ipotizzare una speciale targa *personale* colorata (e una gestione documentale analoga ai ciclomotori)

- apparirebbe opportuno affidare all'esterno compiti amministrativi di Polizia, individuando, per determinati adempimenti sostanzialmente estranei alla prevenzione dei reati e delle violazioni e al controllo della circolazione e del territorio, senza oneri a carico dello Stato e con opportuna formazione, figure ausiliarie di Pubblica Sicurezza tra i soggetti di cui all'articolo 1, comma 1-ter, della legge 7 agosto 1990, n. 241, già presenti nel decreto legislativo n. 285 del 1992. Ciò solleverebbe le Forze dell'Ordine da improduttivi compiti burocratici
- si potrebbero in aggiunta introdurre procedure per la definizione, nella classificazione dei veicoli, senza oneri a carico dello Stato e attraverso un'adeguata piccola tariffa per i proprietari:
 - 1) delle motoslitte, disciplinandone le caratteristiche costruttive e funzionali, nonché la circolazione con un apposito contrassegno identificativo, documenti di circolazione e di guida e l'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi
 - 2) delle biciclette e dei veicoli a pedali adibiti al trasporto a pagamento, pubblico o privato, di persone, individuando criteri e modalità d'identificazione delle biciclette stesse, in un Registro tenuto dal CED del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale, nonché la loro circolazione con un apposito contrassegno identificativo e, all'occorrenza, l'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, soprattutto per il contrasto ai furti (come all'estero, per citare, nei Paesi Bassi e, in Francia, con il " PLAN VELO" governativo del 14/9/2018). In merito, si riscontra ora l'iniziativa C871 del Vicepresidente On. DE LORENZIS
- le problematiche della targa e circolazione di prova (dPR 474/2001), alla cui revisione starebbero provvedendo MIT e Mininterno, della quale tuttavia si intende rimarcare gli abusi, specie per il commercio elettronico dei veicoli, da parte di venditori sovente borderline (molti non italiani) e che quasi sempre sono mere "caselle postali", volendo intervenire un PDL (C1365, prima firmataria On. FOGLIANI) solo sostanzialmente per confermare con strumento normativo l'utilizzabilità dell'autorizzazione in questione sui veicoli già targati
- infine un cenno, perché sia costantemente desta l'attenzione e vigilanza politica, sul
 - a) **Documento unico del veicolo, di cui al D.Lgs. 98/2017, per il quale, per la partenza dal 1° gennaio 2020, manca precipuamente l'adeguamento del Regolamento sullo Sportello Telematico dell'Automobilista (STA – dPR 358/2000)**
 - b) giungere all'emanazione del/dei decreto/i del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della Giustizia e Quello dell'Interno attuativo/i , previsto/i dall'articolo 94-bis del Codice della Strada (introdotta dalla legge 120/2010) contro le intestazioni fittizie, ancora atteso dopo oltre 8 anni.

Nel ringraziare per l'ascolto, si fanno i migliori auguri di buon lavoro.

Il Segretario Nazionale Autoscuole
Emilio Patella



Il Presidente
Antonangelo Coni



Il Segretario Nazionale Studi
Yvonne Guarnerio



L'UNASCA (Unione Nazionale Autoscuole e Studi di Consulenza Automobilistica) è associazione, fondata il 25 febbraio 1967, maggiormente rappresentativa a livello nazionale (D.M. Trasporti 9 febbraio 2004) delle categorie delle Autoscuole (art.123 del Codice della Strada) e Scuole Nautiche (Decreto Interministeriale 146/2008) e di quella delle Imprese di Consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto di cui alla legge 264/1991 (brevemente Studi di Consulenza Automobilistica).

Con ca. 3000 imprese iscritte, attraverso il settore Studi di consulenza svolge sul territorio l'80% circa delle formalità dei veicoli/imbarcazioni servendo 11/12 milioni di Utenti all'anno, mentre attraverso il settore Autoscuole si occupa del rilascio di circa 1 milione di patenti e circa 3 milioni di rinnovi all'anno, costituendo i due settori una realtà occupazionale intorno ai 30.000 addetti.

Inoltre da 20 anni è firmataria di specifico CCNL.

Le AUTOSCUOLE e le SCUOLE NAUTICHE si occupano della formazione e dell'aggiornamento dei conducenti dei veicoli e delle unità da diporto, per il conseguimento e il mantenimento di ogni tipo di patente di abilitazione alla guida o al comando di dette unità, compresi i corsi per recupero dei punti.

Gli STUDI di CONSULENZA AUTOMOBILISTICA, anche noti come "agenzie pratiche auto", svolgono consulenza professionale e assistenza amministrative su veicoli, unità da diporto e conducenti, per la circolazione stradale e la navigazione sia fisiche che giuridiche, ricoprendo soprattutto funzioni pubblicistiche, che si concretizzano nell'essere "Sportelli Telematici dell'Automobilista e del Diportista (STA e STED)", "Centri Servizi Motorizzazione", Pubblici Ufficiali autenticatori degli atti di compravendita e costituzione di diritti di garanzia per i beni mobili registrati e "agenti contabili" nella riscossione dei tributi statali e degli Enti locali legati ai richiamati beni. Hanno poi integrato, fin dal 1994, il primo esempio di partnership e di telematica pubblico-privato (denominato PRENOTAMOTORIZZAZIONE) e sono capillarmente incardinati sul territorio nazionale.