

*Alla Attenzione del
Presidente Commissione Trasporti
e agli Onorevoli membri
della IX Commissione
della Camera dei Deputati*

Roma, 11 febbraio 2019

MODIFICHE/INTRODUZIONI AL NUOVO CODICE DELLA STRADA

RingraziandoVi della opportunità concessa, CONFARCA, quale Organizzazione maggiormente rappresentativa in ambito nazionale delle autoscuole, studi di consulenza automobilistica e scuole nautiche, riconfermata con Decreto Dirigenziale 2 marzo 2011 dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, presa in esame la documentazione da Voi trasmessa, ritiene di proporre a codesta Commissione le segnalazioni che più diffusamente gli associati dal territorio nazionale hanno fatto pervenire alla Presidenza.

ART.115 CDS

Sarebbe auspicabile prevedere l'obbligo di svolgere almeno due ore di corso di "primissimo soccorso" prima di svolgere l'esame di teoria per il conseguimento della patente di categoria B, presso le autoscuole, all'interno dell'attuale Art. 115.

Oltre il 97% dei candidati al conseguimento delle patenti di guida sono, infatti, allievi di autoscuola. Si ritiene opportuno sfruttare questa formidabile occasione di formazione per impartire, ai futuri conducenti, in maniera diffusa, nozioni di primissimo soccorso che possono essere utili nel caso in cui, i futuri conducenti, dovessero trovarsi sul teatro di un incidente stradale.

ART. 117 CDS

Sarebbe altrettanto auspicabile prevedere che chi svolge il percorso delle guide accompagnate non venga sottoposto per un anno alle limitazioni di guida di autoveicoli con rapporto potenza peso non superiore a 55 kW/t.

Chi segue un corso di guida accompagnata, a partire dai 17 anni di età, secondo quanto già previsto dall'art. 115, comma 2 bis e ss. del codice della strada ha già maturato un'esperienza tale da consentirgli di condurre con sufficiente affidabilità un veicolo in ogni situazione di traffico. Questa proposta andrebbe ad incentivare ad effettuare tale percorso virtuoso della guida accompagnata che, in Francia, ha consentito una rilevante riduzione degli incidenti dei conducenti neopatentati e non creerebbe problemi alle famiglie che hanno in dotazione un solo veicolo con rapporto potenza peso superiore a 55 kW/t.

Art. 119 CDS

Nel caso specifico, si può prevedere che,

- 1. in caso di riporto dell'esame di teoria, non debba essere prodotto un nuovo certificato medico, salva l'ipotesi che il precedente certificato avesse validità limitata massimo ad un anno.**
- 2. che in caso di estensione della patente, quando si vuol conseguire una categoria per la quale sono richiesti gli stessi requisiti delle categorie già possedute, non occorra produrre nuovo certificato medico.**

Con la proposta sub 1) si prevede espressamente, come peraltro già individuato dal comma 4 e 5 dell'art. 119 del codice della strada, che il certificato medico deve essere stato rilasciato in data non anteriore a tre mesi dalla presentazione dell'istanza di conseguimento della patente di guida. Nel caso in cui un candidato, nel corso dei sei mesi di validità dell'autorizzazione ad esercitarsi alla guida non riesca ad effettuare le due prove utili per conseguire la patente è consentito, da una disposizione della Direzione Generale per la Motorizzazione far salvo l'esame di teoria e chiedere una nuova autorizzazione ad esercitarsi alla guida (di cui all'art. 122 c.d.s.), che consente a candidato di sostenere, nell'arco degli ulteriori 6 mesi, due esami di guida.

Ad oggi, all'istanza di riporto dell'esito di teoria e rilascio di nuova autorizzazione ad esercitarsi alla guida, è necessario allegare un nuovo certificato medico ed il candidato deve, dunque, sostenere una ulteriore spesa di 100/120 euro. Tenendo conto che in realtà questa non è una nuova istanza ma, più tecnicamente, un'estensione dell'istanza precedente, per la quale, comunque, il candidato deve produrre le attestazioni di pagamento delle dovute imposte di bollo e delle tariffe di cui alla legge 1 dicembre 1986, n. 870, e tenuto conto che, in ogni caso, un certificato medico consente ordinariamente ad un conducente di guidare un veicolo a motore per 10 anni, si ritiene, da una parte, che la mancata richiesta del certificato medico non determini minori entrate per l'erario e, dall'altra, che non vengano meno i requisiti di sicurezza stradale.

Le considerazioni espresse sub 1) valgono anche per la proposta di cui sub 2). Chi è già titolare di patente di categoria B in corso di validità ed intenda conseguire anche la categoria A (per la quale sono previsti gli stessi requisiti di idoneità psicofisica prevista per la predetta categoria B), non avrebbe necessità di produrre nuovo certificato medico ed in tal modo il candidato non deve affrontare le spese di rilascio di un nuovo certificato medico. Resta inteso che al conducente che estenda la sua categoria di patente sarà rilasciato un nuovo documento di guida con validità residuale, rispetto alla patente precedentemente posseduta.

ART. 122 CDS

Relativamente all'articolo in questione, si ritiene utile suggerire la necessità di prevedere l'obbligatorietà guida certificate per conseguimento patente cat. A1, A2 e A, auspicando alcune modifiche, come prevedere che:

- 1. possano essere svolte esercitazioni di guida su veicoli di autoscuola, prima del superamento dell'esame di teoria**
- 2. il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti debba, entro 12 mesi, prevedere criteri per la registrazione in tempo reale, nel sistema informatico della D.G. Motorizzazione, delle guide certificate**
- 3. le ore previste per le esercitazioni certificate di guida notturna siano sostituite da 2 ore di Ecoguida**
- 4. chi ha svolto il percorso della guida accompagnata non debba attendere 30 giorni per prenotarsi all'esame pratico**
- 5. si possa eliminare l'obbligo di esercitarsi in luoghi poco frequentati per i candidati al conseguimento delle categorie AM, A1, A2, A e B1**

In un trend di generale riduzione dell'incidentalità stradale restano, comunque alti i sinistri che vedono coinvolti i conducenti di veicoli a due ruote. Per questo motivo si chiede di rafforzare la formazione dei conducenti di veicoli a due ruote, rendendo obbligatorie almeno sei ore di esercitazioni certificate, secondo quanto già previsto dall'art. 122, comma 5 bis del codice della strada, per i candidati al conseguimento della categoria B.

Nel 2010 per motivi di ordine pubblico, è stato previsto di rilasciare l'autorizzazione ad esercitarsi alla guida solo a candidati che avevano superato l'esame di teoria. Tale previsione, certamente logica da una parte, è a discapito, dall'altra, di un'efficace azione didattica da parte dell'autoscuola che, in sede di formazione dei candidati, riuscirebbero ad illustrare meglio gli stessi

nozioni fondamentali di sicurezza e circolazione stradale, se nella fase di preparazione all'esame di teoria effettuassero anche alcune esercitazioni pratiche.

L'introduzione di alcune ore di guida certificate, per il conseguimento delle patenti di guida delle categorie B, del conseguimento della carta di qualificazione del conducente e per il conseguimento dell'abilitazione di istruttore di guida ha fatto emergere il fenomeno di false attestazioni, da parte di alcuni operatori del settore che agiscono in maniera truffaldina, che dichiarano mendacemente di aver svolto dette esercitazioni.

Da qui la necessità, attraverso strumenti informatici direttamente collegati con il CED della Direzione Generale per la Motorizzazione, di registrazione dei periodi di esercitazione. Gli strumenti per verificare dette attestazioni già sono presenti in commercio e sono offerti alle autoscuole a prezzi assolutamente sostenibili da parte delle stesse.

Attualmente, per il conseguimento della patente di categoria B il candidato deve svolgere sei ore di esercitazione obbligatorie, di cui almeno due in orario notturno. Si chiede di sostituire tali due ore di guida notturna (la cui valutazione, peraltro non è prevista dall'allegato III alla direttiva 2006/126/CE) con due ore di Ecoguida espressamente previste quale parametro di valutazione dalla predetta normativa.

Attualmente, l'art. 121, del codice della strada prevede che, dal rilascio dell'autorizzazione ad esercitarsi alla guida, il conducente deve attendere almeno 30 giorni per prenotarsi per l'esame di guida. Tale termine è finalizzato a far acquisire al candidato la necessaria abilità, attraverso le opportune esercitazioni, per sostenere nella massima sicurezza l'esame di pratico. Si ritiene, tuttavia, che i candidati che hanno seguito il percorso di guida anticipata abbiano oramai una padronanza del veicolo tale che non vi sia la necessità di prevedere questo termine di 30 giorni.

I candidati al conseguimento delle categorie di patenti utili per la guida di veicoli a due ruote, devono, in sede d'esame, svolgere alcune manovre, previste dall'allegato III alla direttiva 2006/126/CE, quali l'attraversamento di incroci, il sorpasso, la guida in autostrada ed in strade extraurbane, la guida attenta agli altri utenti della strada.

Tuttavia, ad oggi, l'art. 122 del codice della strada prevede che, sui veicoli su cui non possa prendere posto l'istruttore di guida (come appunto i motocicli) debba avvenire in "luoghi poco frequentati". Si ritiene tale norma prevista dal citato art. 122, estremamente penalizzante ai fini di una corretta preparazione all'esame pratico. Si chiede quindi l'eliminazione di detta disposizione e la previsione che i candidati al conseguimento delle categorie A1, A2 ed A indossino un particolare

abbigliamento identificativo, le cui caratteristiche dovrebbero essere individuate da un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

ART. 230 CDS

Infine si ritiene utile prevedere che i corsi di educazione stradale possano essere svolti solo da soggetti in possesso di abilitazione di insegnante di autoscuola in corso di validità.

Spesso i corsi di educazione stradale, quando svolti, sono tenuti da persone assolutamente non qualificato non solo dal punto di vista tecnico, ma anche dal punto di vista formativo e pedagogico. Si chiede, di conseguenza, che tali corsi siano riservati esclusivamente a personale altamente specializzato, come gli insegnanti di teoria delle autoscuole, con abilitazione in corso di validità, che sia per conseguire detta abilitazione, sia per rinnovarla, devono seguire percorsi didattici estremamente complessi che prevedono, espressamente, lo studio delle tecniche di comunicazione e di metodi di insegnamento.

ART. 80 CDS

Legge 145/2018 art. 1 comma 1049.

All'articolo 80, comma 8, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, le parole: « ovvero con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t » sono sostituite dalle seguenti: « o con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t, ovvero superiore a 3,5 t se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP) ».

E' evidente come queste nuove procedure possano far nascere dei dubbi in merito a diverse questioni, tra le quali certezza della sicurezza stradale e della effettiva presenza dei veicoli alle fasi di revisione, correttezza delle funzioni di ispezione, esclusione dal settore di migliaia di operatori ex *lege* 264/1991 nonché sulla validità ed attualità di precedenti e recenti istituti normativi e di consolidata giurisprudenza di merito e di legittimità relativamente a reati compiuti nell'esercizio dell'attività di centri di revisione privati già operanti ex art. 80 C.d.S. ovvero 1) Decreto del Ministro dei Trasporti n. 214 del 19 maggio 2018, e 2) Circolare MIT RU4791 del 27 febbraio 2017 e 3) Legge 145/2018 c.372.

Possibile operatività suddivisa tra tre diversi attori: tecnici del settore privato per le valutazioni strumentali, controlli visivi a cura di tecnici privati terzi o della P.A., fase finale del controllo della documentazione amministrativa con relativa emissione immediata della certificazione da parte di Consulenti abilitati.

In ottica di suddivisione dei compiti tutto l'iter di visita e prova si dovrebbe svolgere in tre fasi, anche in momenti diversi della giornata:

1) anzitutto il Centro di revisioni privato esegue le verifiche strumentali e predispone il referto tecnico sottoscrivendo (ex D.P.R. 445/2000 o altra formula predisposta ad *och*) la regolare esecuzione e la veridicità delle risultanze;

2) l'Ispettore incaricato (soggetto privato, terzo ed indipendente, incaricato di pubblica funzione o soggetto di diretta emanazione pubblica) effettua il controllo visivo relativo allo stato d'uso del veicolo, all'individuazione dello stesso, alla corrispondenza di ogni sua parte a quanto indicato nella carta di circolazione ed ogni altra attività finalizzata allo scopo;

3) il Consulente Automobilistico ex Legge 264/91 esegue il controllo della documentazione amministrativa (carta di circolazione, validità in corso della taratura del cronotachigrafo e corrispondenza della misura degli pneumatici con quanto indicato in documentazione, eventuale licenza trasporto merci conto proprio in corso di validità o iscrizione all'Albo degli autotrasportatori e REN, scadenza eventuale leasing, certificazione ADR e ATP quando prevista, dichiarazioni sostitutive e/o deleghe per la sottoscrizione del chilometraggio rilevato, altri eventuali documenti o carteggi) e, solo in caso di esito "regolare" confermato in tutte le fasi, emette nell'immediatezza il tagliando di "revisione regolare" e relativa certificazione mentre, in ipotesi diversa, procederà all'emissione del tagliando con esito "ripetere" o "sospeso dalla circolazione" solo ed esclusivamente previa indicazione dell'Ispettore incaricato.

In tal prassi la distribuzione dei compiti porterebbe ad una compressione dei tempi di valutazione in quanto le operatività eseguite in modo distinto permetterebbero un efficientismo ed un alto grado di rendimento ora non presenti ed, inoltre, la compresenza di tre soggetti (di cui il primo di diritto privato, il secondo di carattere pubblico o privato ma esercente pubbliche funzioni ed il

terzo privato ma pubblico ufficiale in quanto produttore di certificazioni facenti pubblica fede) sarebbe di maggior garanzia verso possibili azioni corruttive da parte di chiunque.

Il primo soggetto è richiamato nel testo del c. 1049 della L. 145/2018, necessita però una precisa definizione del ruolo, delle responsabilità e dell'eventuale regime sanzionatorio in caso di dichiarazioni mendaci o di irregolarità nell'esecuzione dell'incarico.

Il secondo soggetto, se diverso dal Dipendente pubblico, è figura già delineata dal sopra citato D.M. dei Trasporti n. 214 del 19 maggio 2018 e pertanto già definito nei requisiti e nel ruolo.

Il terzo è già capillarmente presente ad ogni livello territoriale con migliaia di punti di servizio autorizzati, istituito dalla L. 264/1991, già operante in qualità di Pubblico Ufficiale come Sportello Telematico dell'Automobilista (D.P.R. 19 settembre 2000, n. 358), come Centro Servizi Motorizzazione (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 art. 251 c.2) e quale Autenticatore di atti di alienazione di beni mobili registrati (D.L. 4 luglio 2006, n. 223 art. 7 convertito dalla legge n. 248 del 4 agosto 2006).

In tal guisa detta riorganizzazione sarebbe garante del buon esito dell'operato qui considerato, senza alcun aggravio in termini economici per lo Stato, in pieno rispetto delle prescrizioni Costituzionali, avendo cura e giusta attenzione alla salvaguardia dei valori fondamentali quali la vita e la salute di tutti gli amministrati ed il rispetto per l'ambiente, previo regolare svolgimento delle operazioni finalizzate alla realizzazione del pubblico interesse e benessere, della libera iniziativa privata, del buon andamento della azione Pubblica, principi la cui preservazione non può essere esclusivamente affidata alla sfera privata.

Legge 145/2018 art. 1 comma 1050.

Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, dà attuazione delle modifiche apportate dal comma 1049 nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 80 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Si ritiene la necessità di una moratoria di almeno un anno del termine indicato dal comma 1050 della Legge 145/2018, finalizzata alla formazione di un congruo numero di Ispettori privati indipendenti ed alla predisposizione della decretazione attuativa da parte del competente M.I.T. previo coinvolgimento di tutti i soggetti interessati da questa normativa qui in analisi.

RingraziandoVi per l'attenzione dedicata, a nome dell'associazione che presiedo, porgo cordiali saluti e assicuro la massima disponibilità a confrontarci per ogni opportuna iniziativa nell'interesse primario della sicurezza della circolazione stradale.

*Il Presidente
Paolo Colangelo*

