

CAMERA DEI DEPUTATI

IX COMMISSIONE TRASPORTI POSTE E TELECOMUNICAZIONI

MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA

A.C. 24, A.C. 192, A.C. 193, A.C. 219, A.C. 234, A.C. 264, A.C. 367, A.C. 681, A.C. 777, A.C. 1051, A.C. 1113, A.C. 1187, A.C. 1245, A.C. 1358, A.C. 1366, A.C. 1368

**AUDIZIONE INFORMALE DI RAPPRESENTANTI DEL CONSIGLIO NAZIONALE DEI
CONSUMATORI E DEGLI UTENTI DEL 19.02.2019**

OSSERVAZIONI U.DI.CON

U.Di.Con., si pregia di intervenire alla presente audizione offrendo il proprio contributo e fornendo le seguenti osservazioni relativamente all'introduzione di disposizioni normative in materia di riforma del Codice della Strada. Come noto, infatti, sono al vaglio della Camera dei Deputati diverse proposte di legge finalizzate alla modifica della disciplina in menzione. In particolare, nell'ambito dei lavori svolti dalla Commissione IX Trasporti Poste E Telecomunicazioni della Camera dei Deputati, sono state avanzate le seguenti proposte di legge: A.C. 24, A.C. 192, A.C. 193, A.C. 219, A.C. 234, A.C. 264, A.C. 367, A.C. 681, A.C. 777, A.C. 1051, A.C. 1113, A.C. 1187, A.C. 1245, A.C. 1358, A.C. 1366, A.C. 1368. L'obiettivo del presente documento, in considerazione della vastità della materia nonché dell'eterogeneità degli argomenti oggetto di revisione normativa, sarà quello di approfondire le riforme che, qualora adottate, ad avviso della scrivente Associazione avranno maggiori ripercussioni con riferimento alla sfera giuridica dei consumatori.

L'ordine di trattazione segue il dossier n. 70 del 11 dicembre 2018.

Proposta di legge A.C. 1051

Con riferimento all'art. 1, si condivide l'introduzione della possibilità per le biciclette di circolare sulle strade o sulle corsie riservate al trasporto pubblico locale di linea nei centri abitati, previa valutazione delle condizioni di sicurezza.

A tal proposito, tuttavia, non si condivide la scelta del Legislatore di affidare alle ordinanze comunali il compito di fissare i parametri del concetto di "condizioni di sicurezza", senza predeterminarne sin da ora i contenuti minimi.

Tale circostanza, oltre al fatto di contribuire alla produzione di una normativa eterogenea da comune a comune, rischierebbe, in alcuni casi, di esporre gli utenti a danni alla loro incolumità fisica.

È necessario, dunque, un minimo inderogabile, già nella normativa primaria, con riferimento alla sicurezza dei ciclisti.

Con riferimento all'articolo 2, in merito all'introduzione del controllo da parte del conducente di autobus da noleggio, di linea o di trasporto pubblico, della sistemazione dei velocipedi nei portabiciclette a sbalzo, si condivide la proposta di riforma. Si ritiene, tuttavia, che per facilitare il trasporto delle biciclette sugli autobus, sia necessario e prioritario un ammodernamento delle flotte, nonché delle piste ciclabili.

Con riferimento all'articolo 3, si condivide la proposta di riforma volta a vietare espressamente la circolazione in autostrada e sulle strade extraurbane principali ai velocipedi, i ciclomotori ed i motocicli di potenza fino a 11 kw alimentati a motore elettrico, e ciò per evidenti ragioni di sicurezza.

Proposta di legge A.C. 1366

Con riferimento all'art. 3 si condivide l'introduzione di un periodo minimo di durata della luce semaforica gialla. Si ritiene, tuttavia, che sarebbe tuttavia opportuno che lo stesso fosse pari o superiore a otto secondi, piuttosto che cinque.

Per quanto riguarda l'art. 4, si condivide la riforma della condotta di guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti. In particolare, si ritiene corretto prevedere il perfezionamento della fattispecie con il semplice fatto di essersi posto alla guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope, eliminando ogni riferimento all'alterazione psico-fisica.

Con riferimento all'art. 6, si condivide la proposta di riforma volta a elevare a 150 km/h il limite di velocità massimo sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia. Si ritiene necessaria, tuttavia, una ulteriore fase di sperimentazione, al fine di non esporre gli utenti a rischi per la loro incolumità fisica.

Per quanto riguarda l'art. 8, la proposta di introduzione dell'obbligo di luci diurne durante la marcia fuori dai centri abitati non appare chiara, in quanto risultano oscuri gli adempimenti restanti in capo ai conducenti di veicoli non dotati delle suddette luci di marcia diurna.

Con riferimento all'art. 10, si condivide la possibilità che le macchine per uso di bambini o di persone invalide, anche se asservite da motore, possano circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni e/o ai velocipedisti, per evidenti ragioni di sicurezza.

Per quanto riguarda l'art. 14, si condivide l'innalzamento delle sanzioni in caso di mancato rispetto del divieto di uso di apparecchi radiotelefonici durante la marcia. Si ritiene, tuttavia, più utile un maggior controllo, piuttosto che un inasprimento delle pene.

Le stesse considerazioni valgono per quanto riguarda i punti di cui agli artt. 15 e 16, in materia di innalzamento di sanzioni previste in caso di reiterazione della condotta di circolazione senza copertura assicurativa e in alcuni casi di violazione dei divieti di sosta e fermata.

Proposta di legge A.C. 1368

Con riferimento all'art. 1, comma 1, si condivide la proposta di riservare spazi per il parcheggio dei veicoli di donne in gravidanza o con figli molto piccoli.

Per quanto riguarda l'art. 7, relativamente alle sanzioni riscosse dagli enti locali per infrazioni del codice della strada, si condivide la proposta di introdurre un obbligo per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, entro il 30 giugno di ogni anno, di pubblicare in un'apposita sezione del proprio sito internet le relazioni aventi ad oggetto le sanzioni riscosse dagli enti locali. Ciò costituisce un evidente passo avanti in punto di trasparenza per gli utenti della strada, relativamente alle sanzioni a cui sono sottoposti.

Con riferimento all'art. 10, si condivide fermamente l'introduzione del divieto per il conducente di fumare durante la guida.

Per quanto riguarda l'art. 11, non si condivide l'introduzione della possibilità per i conducenti di velocipedi di circolare in senso opposto a quello di marcia. Si ritiene, a tal proposito, che soprattutto nelle grandi realtà metropolitane tale circostanza possa esporre gli utenti a pericoli per la loro incolumità fisica.

Con riferimento all'art. 12, si condivide che la contestazione dell'accesso di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate, possano essere effettuate esclusivamente per mezzo di dispositivi omologati. Si chiede, tuttavia, di predeterminare sin da ora, a livello di norma primaria, quali siano i requisiti tecnici alla base dell'omologazione.

La proposta di legge A.C. 264

Si condivide l'obbligo per i conducenti di ciclomotori e motoveicoli e gli eventuali passeggeri di indossare un abbigliamento tecnico protettivo, purché ne siano predeterminate sin da ora le caratteristiche tecniche e le stesse siano tali da non disincentivare e penalizzare di fatto l'uso delle due ruote, fondamentale in termini di mobilità nelle grandi metropoli.

La proposta di legge A.C. 777

Si condivide l'introduzione dell'obbligo per i conducenti di velocipedi di indossare e tenere debitamente allacciato un casco protettivo conforme ai tipi omologati, per evidenti ragioni di sicurezza.

Con riserva di ulteriormente dedurre

Roma, lì 19/02/2019

U.Di.Con.
Presidente Nazionale
Dott. Denis Domenico Nesci

