

***CAMERA DEI DEPUTATI***  
***COMMISSIONE IX TRASPORTI***

**AUDIZIONE di ANITA**  
sulle proposte di legge recanti modifiche al Codice della Strada

Relatore: Giuseppina Della Pepa, Segretario generale ANITA

Roma, 19 febbraio 2019

Illustre Presidente, Illustri Onorevoli,

Ringrazio per l'invito all'audizione odierna, che consente ad ANITA di esprimere il punto di vista delle sue imprese associate, operanti nel settore dell'autotrasporto merci per c/terzi e della logistica, su un tema di assoluta importanza per il settore quale l'introduzione di modifiche al Codice della Strada.

Ci preme innanzitutto sottolineare come il Codice della Strada appaia ormai datato nella sua impostazione e necessiti di una riforma organica di semplificazione, da realizzare attraverso una separazione del livello della regolamentazione tecnica, che potrebbe essere affidato a strumenti normativi più snelli, da quello riguardante le norme di circolazione e comportamentali (ed il relativo quadro sanzionatorio).

Entrando nel merito delle proposte di legge oggetto dell'odierna audizione, ci limiteremo a trattare le sole parti che hanno un diretto impatto sul settore da noi rappresentato, su cui esprimiamo un giudizio complessivamente positivo.

**Incontrano il nostro favore le modifiche al Codice della Strada, con riferimento alle seguenti disposizioni e proposte di legge:**

- **articolo 10 sui trasporti eccezionali (atto C. 1368 Scagliusi);**
- **articolo 115 sui requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione di animali (atto C. 219 Schullian)** che, una volta modificati, permetterebbero alle imprese di poter contare ancora per qualche anno su autisti di consolidata professionalità ed esperienza, a fronte della cronica carenza di personale viaggiante che ormai caratterizza il settore in Italia e in Europa;
- **articolo 142 sui limiti di velocità (atto C. 219 Schullian)**, che eleva sulle autostrade la velocità a 100 Km/h per i veicoli di categoria N1 che trainano rimorchi di categoria O1 o O2;
- **articolo 173 sull'uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida (atto C. 219 Schullian, atto C. 1113 Pagani, C. 1366 Maccanti, atto C. 1368 Scagliusi);**

- **articolo 193 sull'obbligo di assicurazione di responsabilità civile (atto C. 1366 Maccanti)**, in relazione all'inasprimento delle sanzioni per la mancata copertura assicurativa.

Formuliamo inoltre alcune **osservazioni sulle seguenti proposte di modifica:**

- **articolo 168 sulla disciplina del trasporto su strada dei materiali pericolosi (atto C. 1187 Bergamini e atto C. 1368 Scagliusi)**. Entrambe le proposte integrano il suddetto articolo con disposizioni che obbligano i veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose a essere dotati dei più moderni dispositivi di sicurezza. Sul principio siamo pienamente d'accordo, ma rileviamo che la normativa ADR disciplinante il trasporto stradale di merci pericolose fissa disposizioni uniformi in materia di equipaggiamento dei veicoli, che non possono essere derogate dai singoli Stati. Ne discende che l'obbligo di dotazione di dispositivi di equipaggiamento diversi da quelli imposti dall'ADR non potrebbe essere fatto valere per i veicoli immatricolati all'estero, creando una fortissima e inaccettabile disparità di trattamento tra vettori italiani e stranieri.

Peraltro, anche volendo imporre ai soli vettori italiani l'obbligo di tali dispositivi, essendo la materia regolata in modo uniforme da direttive europee, l'Italia si esporrebbe al rischio di una procedura d'infrazione per mancato rispetto delle previsioni citate e per violazione della libertà di circolazione delle merci.

Per evitare una simile situazione di rischio, sarebbe auspicabile che le modifiche proposte fossero rappresentate nell'ambito della Commissione internazionale di aggiornamento periodico dell'ADR, di cui l'Italia fa parte.

- **articolo 80 riguardante le revisioni, comma 8 (atto C. 1366 Maccanti)**. La legge di bilancio n. 145/2018 (art. 1, comma 1049) ha modificato l'articolo in argomento, prevedendo la possibilità di effettuare la revisione presso i centri privati abilitati, anche per i veicoli aventi massa superiore alle 3,5 tonnellate. Tuttavia, dal tenore letterale della disposizione, resta il dubbio che tale possibilità sia limitata ai soli veicoli a motore e non anche ai rimorchi e semirimorchi.

Sarebbe pertanto opportuno precisare che la predetta facoltà si applichi a tutti i veicoli aventi massa superiore a 3,5 tonnellate, ivi compresi i veicoli rimorchiati.

Riteniamo, inoltre, importante inserire le seguenti proposte di modifica al Codice della Strada:

– **articolo 6 sulla regolamentazione della circolazione fuori dai centri abitati.**

L'articolo è il riferimento normativo su cui viene costruito il calendario dei divieti di circolazione dei mezzi pesanti nelle giornate festive e in altre giornate stabilite con decreto del Ministro dei Trasporti. L'attuale impostazione del calendario risponde a logiche ormai superate e andrebbe radicalmente rivista, poiché non è adeguata a soddisfare le mutate esigenze del mondo produttivo e dei mercati di consumo, nonché della catena logistica e distributiva.

Occorrerebbe una diversa disciplina della materia che tenga conto, in modo contestuale, sia della tutela della sicurezza della circolazione stradale sia delle esigenze del sistema economico-produttivo nel suo complesso, prevedendo all'art. 6 divieti di circolazione solo nelle giornate domenicali e nelle festività nazionali in tutta l'UE, per evitare che si formino intasamenti e incolonnamenti ai confini per i trasporti internazionali.

In alternativa si potrebbero escludere i trasporti internazionali dai divieti nei giorni nazionali festivi.

Desideriamo evidenziare che, a livello europeo, le giornate di divieto sono inferiori rispetto a quelle italiane e ben 12 Paesi non applicano divieti di circolazione nelle giornate festive tra cui figurano l'Olanda e il Belgio, Paesi notoriamente vocati alla logistica.

In subordine, richiamiamo l'attenzione sull'ipotesi di introdurre, in alternativa ai divieti di circolazione, un divieto di sorpasso per i mezzi pesanti su tutte le strade, eccetto le autostrade con più di due corsie per senso di marcia. Una simile ipotesi consentirebbe di tutelare la sicurezza della circolazione, contemperando perfettamente le esigenze del sistema economico-produttivo e della collettività.

– **articolo 115 sui requisiti per la guida dei veicoli e la conduzione degli animali (atto C. 1368 Scagliusi).** Il comma 3-bis prevede che l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope da parte del conducente possa essere accertato attraverso la saliva.

Siamo pienamente d'accordo con tale previsione, ma essa rende necessaria una riflessione sull'ambito di applicazione della normativa in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro (D.Lgs. n.81/2008), che andrebbe a sua volta estesa a tutti i

conducenti, siano essi lavoratori dipendenti o autonomi. Il citato D.Lgs. stabilisce, in capo al solo datore di lavoro, gli obblighi di sorveglianza sanitaria sui lavoratori tra cui il test sull'uso di alcool e droga (articolo 41, comma 4). Tali adempimenti non sono previsti per i lavoratori autonomi per i quali la normativa riconosce solo una facoltà, ma non un obbligo.

Ai fini della sicurezza della circolazione, riteniamo che debba essere garantita una parità di trattamento, a prescindere dalla natura del rapporto di lavoro.

- **articolo 100 sulle targhe di immatricolazione di autoveicoli, motoveicoli e rimorchi.** Un ulteriore emendamento sarebbe necessario per eliminare la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo, in caso di mancata apposizione della targa ripetitrice del rimorchio o semirimorchio.

La Legge n. 120/2010 ha esonerato dall'obbligo di targa ripetitrice i veicoli immatricolati dopo il 20 febbraio 2013. Essa ha poi introdotto la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per 3 mesi, in caso di mancanza della targa ripetitrice dei veicoli rimorchiati e immatricolati precedentemente a tale data. La sanzione appare del tutto sproporzionata rispetto alla gravità della violazione, su cui già incombe una sanzione amministrativa pecuniaria.

**L'emendamento dovrebbe prevedere che al comma 15, in fine, sia inserito il seguente periodo:** *“Il fermo amministrativo del veicolo non si applica in caso di mancata apposizione della targa ripetitrice del rimorchio o semirimorchio”.*

- **articolo 61 sulla sagoma limite (atto C. 219 Schullian)** prevede che gli autosnodati e filosnodati adibiti al servizio di linea per il trasporto di persone possano raggiungere la lunghezza massima di 18,75 metri.

Allo stesso modo, **chiediamo di riconoscere la circolazione in ambito nazionale di autoarticolati da 18 metri.**

Tali complessi circolano in Italia nell'ambito di una sperimentazione autorizzata dal Ministero dei Trasporti da dieci anni (c.d. *progetto P18*). Giustificano l'emendamento qui proposto i risultati straordinariamente positivi finora conseguiti, così come gli evidenti vantaggi in termini di ottimizzazione dei servizi e di benefici ambientali e sulla riduzione del numero dei veicoli circolanti sulle strade. Evidenziamo, inoltre, che la direttiva 96/53/CE consente ai singoli Stati la possibilità di autorizzare, per la sola

circolazione in ambito nazionale, veicoli o complessi di veicoli di dimensioni superiori a quelle massime europee.

- **articolo 72 sui dispositivi di equipaggiamento.** Esso dispone che durante la circolazione gli autoveicoli, i rimorchi ed i semirimorchi adibiti al trasporto di cose devono essere equipaggiati con strisce posteriori e laterali retroriflettenti.

L'articolo si applica esclusivamente ai veicoli immatricolati in Italia, permettendo alle migliaia di veicoli stranieri che ogni anno circolano sulle strade italiane di non avere nessun obbligo al riguardo e determinando un aggravio di costi solo per i vettori nazionali. Esso appare contrario agli stessi principi di sicurezza che hanno ispirato la norma.

**Proponiamo di emendare l'art. 72, comma 2, lettera 2-bis del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sopprimendo le parole “immatricolati in Italia”.**

Ciò consentirebbe di ripristinare la parità di trattamento tra imprese nazionali ed estere, grazie all'estensione di tale obbligo anche agli stranieri.

- **articolo 84 sulla locazione dei veicoli (uso dei veicoli locati dall'estero nei trasporti nazionali).** Attualmente i veicoli nella disponibilità di imprese di trasporto italiane, in virtù di contratti di locazione con imprese di trasporto stabilite in altri Stati membri UE, possono essere utilizzati solamente nei trasporti internazionali.

Riteniamo che sia necessario consentire l'utilizzo di tali veicoli anche in operazioni di trasporto nazionale, al fine di ottimizzare la disposizione dei mezzi e di evitare percorsi a vuoto in caso di possibilità di combinazione di trasporto internazionale con nazionale e di rendere più flessibile lo strumento della locazione.

Oggi assistiamo al paradosso di imprese stabilite in altre realtà dell'Unione, che possono utilizzare in Italia veicoli presi in locazione in altri Paesi UE, perfino nei trasporti di cabotaggio. Tale possibilità è preclusa alle nostre imprese.

**Proponiamo che all'articolo 84 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il comma 3 sia sostituito dal seguente:**

*«3. L'impresa italiana iscritta all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi ed al Registro elettronico nazionale può utilizzare autocarri, rimorchi e semirimorchi, autotreni ed autoarticolati, acquisiti in disponibilità mediante contratto*

*di locazione ed in disponibilità di altra impresa italiana abilitata al trasporto in conto terzi ovvero impresa stabilita in uno Stato membro UE titolare di licenza comunitaria, nell'ambito dei trasporti nazionali e internazionali».*

- **Articolo 84 sulla locazione di veicoli (estensione della possibilità di locare veicoli a società esercenti esclusivamente l'attività di locazione di veicolo senza conducente).**

In altri Stati membri UE è disciplinata la locazione di veicoli da parte di imprese che esercitano professionalmente ed esclusivamente tale attività. Riteniamo necessario prevedere tale fattispecie anche in Italia, al fine di estendere le possibilità operative delle imprese di autotrasporto professionali e di agevolare l'acquisizione della disponibilità temporanea di veicoli.

All'articolo 84 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo il comma 3 è aggiunto il seguente:

*«3-bis. La facoltà di concedere in locazione autocarri, rimorchi e semirimorchi, autotreni ed autoarticolati è estesa alle imprese esercenti in via esclusiva l'attività di locazione senza conducente di veicoli. Tali imprese possono concedere in locazione i predetti veicoli alle imprese di autotrasporto iscritte all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi ed al Registro elettronico nazionale.».*

Ringraziamo per l'attenzione e restiamo a disposizione per integrare, se necessario, le nostre proposte nel corso dell'iter parlamentare di approvazione delle modifiche.