



CAMERA DEI DEPUTATI

COMMISSIONE IX TRASPORTI

CONFETRA

CONFEDERAZIONE GENERALE ITALIANA DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

AUDIZIONE SULLE PROPOSTE DI LEGGE RECANTI "MODIFICHE AL CODICE DELLA
STRADA, DI CUI AL DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N.285"

Relatore: Nereo Paolo MARCUCCI, Presidente Confetra

Roma, 19 febbraio 2019

Da tempo è in atto una riflessione sull'opportunità di riformare il Codice della Strada. L'attuale decreto legislativo n.285/1992 ha subito via via delle modifiche. Tuttavia, nei quasi trent'anni trascorsi dalla sua entrata in vigore la mobilità delle persone e delle merci è stata interessata da profonde mutazioni, oltreché da un notevole aumento in termini di volumi, che hanno la necessità di trovare una nuova disciplina organica e di ampia visione, anche con uno sguardo alle nuove tecnologie che saranno sempre più utilizzate da qui a breve.

Nella guida professionale il futuro ormai prossimo vedrà il "platooning" con i mezzi pesanti che comunicheranno tra loro e viaggeranno in convoglio autoguidati. La città, la strada diverranno "smart city" e "smart street", con possibilità di interazione con gli utenti sempre più ampia e sofisticata. Questo sguardo al futuro dovrebbe consentire di individuare norme per la sicurezza della circolazione al passo con i tempi.

Oggetto della presente consultazione sono 16 proposte di legge di modifica del Codice cui probabilmente altre se ne aggiungeranno. Ci soffermeremo in particolare su alcune di queste e sugli argomenti ricorrenti.

Anche immaginando, come auspicabile, la formulazione di un testo unificato delle varie proposte, si riterrebbe più opportuna una iniziativa che anziché procedere attraverso ulteriori modifiche all'attuale Codice, **giungesse all'individuazione di una proposta di legge delega che fissasse i principi e i criteri per una profonda evoluzione del Codice stesso.**

Effettivamente nella scorsa legislatura la Camera dei Deputati approvò, dopo un ampio dibattito e un proficuo ciclo di consultazioni, una legge delega al Governo per rivedere l'insieme delle oltre trecento norme che formano l'attuale Codice (DDL C731-1588).

Nell'immediato è indubbio che, anche alla luce dei gravi accadimenti dello scorso anno, ci siano aspetti della mobilità che necessitano di un'attenzione particolare, soprattutto tenendo conto dell'attuale stato della dotazione infrastrutturale del Paese.

Le proposte di legge oggetto dell'audizione contengono disposizioni in gran parte condivisibili, ciò nonostante confermiamo che riterremo opportuno ricondurle nel contesto di una riforma complessiva del Codice.

Venendo alle singole proposte, ne evidenziamo quattro che contengono disposizioni che hanno un impatto diretto per il settore del trasporto merci.

Proposta di legge n. 1245 Mulè ed altri

Condividiamo l'obiettivo di definire meglio la responsabilità del locatario in caso di locazione senza conducente. In quest'ottica si ritiene che il Codice dovrebbe essere modificato anche al fine di affrancare il locatore dalle responsabilità del locatario relativamente alle sanzioni accessorie previste dalla norma violata, quali la sospensione della carta di circolazione e il fermo amministrativo del mezzo.

Proposta di legge n. 219 Schullian ed altri

La proposta prevede all'articolo 14 la modifica dei requisiti per la guida di autotreni ed autoarticolati, nonché di autobus, autocarri, autotreni, autoarticolati e autosnodati adibiti al trasporto di persone. In particolare prevede l'aumento dell'età in cui è consentita la guida fino a 70 anni (attualmente 68 anni), previo superamento dei relativi controlli medici specialistici a partire dai 68 anni nel caso di guida di veicoli oltre le 20 tonnellate (oggi il limite è di 65 anni), ovvero a partire dai 65 anni nel caso di trasporto persone (oggi il limite è di 60 anni). **La proposta parte dalla considerazione che è stata innalzata l'età pensionabile. Riteniamo che l'introduzione di una siffatta modifica debba essere accompagnata da un'attenta analisi dell'incidentalità pregressa e della correlazione con l'età del conducente.**

L'articolo 16 interviene invece sui limiti di velocità in autostrada per gli autoveicoli che trainano rimorchi dei quali è previsto l'innalzamento da 80 km/h a 100 km/h.

Al riguardo desideriamo segnalare che prima di innalzare l'età massima per la guida e aumentare la velocità in autostrada dei veicoli pesanti, si dovrebbe sempre valutare l'aspetto della sicurezza nella circolazione stradale. Si deve tener presente che nel 2016 l'età media dei veicoli con più di 10 anni era il 16,5%; nel 2017 l'età media dei veicoli ante Euro4 era di 13,7 anni.

Sebbene manifestiamo apprezzamento per il fatto che ogni anno le forze dell'ordine intensifichino i controlli rispetto all'anno precedente, questo non è ancora sufficiente.

Prima di aumentare la velocità dei veicoli e l'età degli autisti nella guida, riteniamo che sia necessario intervenire in due direzioni che sono complementari tra loro: innanzitutto garantire il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture esistenti che pagano anni di

incuria nonché le logiche conseguenze dovute al dissesto di numerosi territori: ne va in primis della sicurezza di tutti ma anche e soprattutto dell'economia stessa di un Paese come il nostro che per sua natura ha bisogno come l'ossigeno di collegamenti che funzionino e che siano solidi; d'altronde il documento del MIT del 2016 "Connettere l'Italia" fa un'equazione sorprendentemente vera: "la geografia è destino". Successivamente, ma non per importanza, servirebbe un importante investimento a favore dell'autotrasporto al fine di rinnovare in modo radicale il parco veicolare utilizzato per il trasporto delle merci. In questo una spinta proviene anche dalle recenti disposizioni europee che mirano a nuove forme di mobilità non solo sicura, ma anche connessa e automatizzata.

Proposta di legge n. 1366 Maccanti ed altri

Sulle proposte di modifica dei limiti di velocità, e più specificamente a proposito della previsione di un innalzamento a 150 chilometri orari del limite massimo di velocità nelle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia riteniamo che **mantenere uno stesso limite di velocità indipendentemente dalla tipologia di autostrada e dal traffico che su questa si sviluppa e per tutto l'anno solare appare, alla luce di esperienze europee, poco razionale. Sarebbe dunque opportuno differenziare anche innalzando i limiti di velocità ma sulla base di una attenta analisi preventiva sulla correlazione tra incidentalità e limiti di velocità, anche in relazione all'età del conducente.**

Riguardo all'innalzamento da 80 a 100 chilometri orari del limite di velocità in autostrada per gli autoveicoli che trainano rimorchi, osserviamo che si tratta di un allineamento con quanto previsto negli altri Paesi dell'Unione Europea.

Si segnala che l'ISTAT nelle sue memorie presentate per la medesima audizione ha rilevato che nel 2017 una delle prime tre cause di incidente, accertate o presunte dagli organi di rilevazione, è la velocità troppo elevata (nel 40,8% degli incidenti risulta come causa la velocità troppo elevata insieme alla semplice distrazione e al mancato rispetto delle regole di precedenza o del semaforo).

Di particolare rilievo la proposta che riguarda la circolazione dei trasporti eccezionali n.1368 Scagliusi e altri.

La circolazione dei veicoli e dei trasporti eccezionali – così come quella delle merci pericolose - dovrebbe essere sempre più disciplinata secondo principi che coniughino la garanzia della sicurezza stradale e ambientale con la garanzia del mantenimento dell'efficienza e dell'ottimizzazione di comparti economici fondamentali della nostra economia. In particolare, per quanto riguarda i trasporti eccezionali si ritiene che una corretta revisione dovrebbe tenere in considerazione, non tanto l'introduzione senza deroghe dell'obbligo del pezzo unico indivisibile modificando il comma 2 art. 10 del Codice, quanto piuttosto la limitazione generalizzata delle masse trasportate anche con riferimento al peso massimo per asse.

Possono a questo fine essere di aiuto le innovazioni tecnologiche e l'informatica che anche questo Governo ha voluto incoraggiare attraverso il riconoscimento di agevolazioni fiscali. I dispositivi di guida assistita che alcune proposte di legge all'esame di questa audizione prevedono debbano diventare obbligatori per i mezzi pesanti – quali i sensori di pioggia, i sensori crepuscolari, i cruise control adattivi, ecc. – dovrebbero trovare il giusto coordinamento in quelle leggi di agevolazione.

Sempre per quanto riguarda il trasporto eccezionale chiediamo di affrontare due questioni.

La prima riguarda il limite di velocità per il complesso veicolare vuoto: i veicoli immatricolati per i trasporti eccezionali per massa quando viaggiano a vuoto e quindi rientrano nei normali limiti di massa e di sagoma, di cui agli artt. 61 e 62 del Codice, devono rispettare il limite di velocità ridotto di 70 km/h anziché 80 km/h perché hanno un dispositivo che tara la velocità a quel limite ridotto. I vettori stranieri che non hanno quel dispositivo possono invece viaggiare a 80 km/h. Pensiamo dunque che debba essere modificato il comma 1 lettera a.3 dell'art.9 del Regolamento di esecuzione del Codice (DPR n. 495/1992) elevando la velocità per costruzione del veicolo isolato a 80 km/h ed estendere lo stesso limite di velocità per il complesso veicolare vuoto.

La seconda questione riguarda gli aspetti burocratici legati alle richieste di autorizzazione per effettuare un trasporto eccezionale. Bisogna tenere presente che un singolo trasporto eccezionale necessita di numerose autorizzazioni che dipendono da diversi Enti competenti per la viabilità (province, compartimenti Anas, Società autostradali, Autorità portuali etc.).

Per un singolo itinerario ogni provincia ha potere discrezionale e **uno sportello unico regionale che riuscirebbe ad autofinanziarsi con gli oneri e gli indennizzi versati dalla categoria creerebbe finalmente un assetto razionale ed efficiente.**

Cogliamo l'occasione per ricordare quanto sia necessario per dare ossigeno al sistema industriale e trasportistico in particolare del Nord e del Nord est, dare continuità al lavoro per definire i cosiddetti **percorsi sicuri con le Regioni e le Province e per definire in modo appropriato il sistema delle autorizzazioni.**

Ulteriori considerazioni

È assolutamente primario il principio che la tutela della sicurezza stradale passa per l'ottimizzazione delle dotazioni dei veicoli, soprattutto nei trasporti stradali professionali. La manutenzione dei veicoli deve peraltro essere resa agevole e accessibile in tempi brevi; pertanto in questo senso sono assolutamente da preservare le recenti disposizioni che hanno **introdotto la possibilità di revisione dei veicoli pesanti da parte delle officine private.**

Riguardo al **tema delle sanzioni per le violazioni al Codice della Strada, la proposta di legge 681 Baldelli e altri affronta la questione nell'ottica di destinazione dei relativi introiti.** Si ritiene che, pur essendo rilevante tale aspetto, sia comunque necessario rivedere e semplificare l'apparato sanzionatorio che oggi viene declinato in maniera complessa, anche tenendo conto che oltre alle sanzioni amministrative si prevedono sanzioni accessorie. Sarebbe auspicabile in questo senso fissare pochi principi generali che consentissero di individuare categorie omogenee di casistiche di violazioni cui applicare le relative sanzioni in maniera uniforme. Ciò semplificherebbe anche l'operato degli agenti accertatori su strada.

Un tema che desideriamo richiamare e che non è oggetto di nessuna delle proposte di legge all'esame riguarda la disciplina dei tempi di guida e di riposo degli autisti professionali. Trattasi di una disciplina che è in larga parte di origine comunitaria, ma che ha riflessi operativi nazionali che andrebbero semplificati. Ad esempio oggi il Codice prevede sanzioni in carico all'impresa di autotrasporto nonostante la responsabilità dell'illecito sia da ricondurre esclusivamente al conducente.