



## **IX Commissione Permanente Trasporti, poste e telecomunicazioni Camera dei Deputati**

### **PROPOSTE DI LEGGE C. 24 ED ABBINATE: “MODIFICHE ED INTEGRAZIONI AL CODICE DELLA STRADA”**

**AUDIZIONE DEL 19 FEBBRAIO 2019**

*Egregio Presidente, Illustri Onorevoli,*

desideriamo innanzitutto ringraziarVi per la preziosa opportunità concessa con l’invito rivolto ad UNATRAS a partecipare a questa audizione informale.

Con la presente, intendiamo pertanto fornire sia una nostra valutazione nel merito delle proposte di Legge C.24 presentate dai relatori, sia un contributo più generale sulle “modifiche ed integrazioni al codice della strada”.

UNATRAS, è l’Unione Nazionale delle Associazioni dell’Autotrasporto Merci, composta dalle singole Federazioni aderenti che sono ASSOTIR, CNA-FITA, CONFARTIGIANATO TRASPORTI, FAI, FIAP, SNACARTIGIANI, UNITAI.

Essa è pertanto rappresentativa di un importante e variegato numero di imprese che interagiscono quotidianamente con le disposizioni del codice della strada; per questo intendiamo contribuire a perseguire principi sottesi alla tutela della sicurezza stradale, allo snellimento ed alla omogeneità delle procedure, alla certezza delle regole aspirando, nel contempo, anche ad una maggiore uniformità a livello europeo.

Nello stesso tempo rivendichiamo garanzie per un’adeguata velocità commerciale e condizioni di circolazione che scongiurino l’aumento dei costi di gestione in modo tale da contribuire a sovvertire il trend negativo delle cessazioni delle imprese di autotrasporto, di migliorare le condizioni di lavoro degli autisti e favorire situazioni che rendano maggiormente competitive le nostre imprese.

A tal proposito, prima di entrare nel dettaglio delle proposte di modifiche al codice della strada, vorremmo svolgere alcune considerazioni di ordine generale.

## PREMESSA

### AUTOTRASPORTO - CONTESTO DI RIFERIMENTO

Negli undici anni che abbiamo attraversato (1.1.2008 – 31.12.2018), **hanno chiuso la loro attività ben 28.168 imprese di autotrasporto** (fonte: movimprese).

| ITALIA - IMPRESE DI AUTOTRASPORTO MERCI : DIFFERENZA IMPRESE ATTIVE<br>ANNO PRECEDENTE  |            |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
|---|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| ( fonte: Movimprese-: <a href="https://www.infocamere.it/movimprese?pGeoTk=R17&amp;pTipTk=I&amp;pPerTk=A2008">https://www.infocamere.it/movimprese?pGeoTk=R17&amp;pTipTk=I&amp;pPerTk=A2008</a> ) |            |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| 2008  | 2009       | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    | 2014    | 2015    | 2016    | 2017    | 2018    |
| - 2.507   | -<br>4.042 | - 3.214 | - 2.878 | - 2.568 | - 3.604 | - 2.756 | - 2.483 | - 1.535 | - 1.359 | - 1.222 |

Alla data del **31.12.2018**, alla CCIAA risultano essere attive: **116.562 imprese di autotrasporto** (sezione H49 – trasporto terrestre mediante condotte).

Di queste quelle iscritte all'**Albo delle Imprese Artigiane** sono: **79.088 (67,85% del totale)**

I dati forniti da INFOCAMERE si riferiscono **sia al trasporto merci che al trasporto persone**; in base ai dati forniti dal Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori, **le imprese attive al mese di dicembre 2018 che svolgono l'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi sono 95.644.**

### CODICE DELLA STRADA – PRINCIPI ISPIRATORI E LORO STATO DI ATTUAZIONE

I principi generali ispirati alla sicurezza, al contenimento dei costi, anche sociali, nella circolazione delle persone, dei veicoli e degli animali, individuati ventisette anni fa dagli estensori del Codice della Strada, sono ancora validi e condivisibili.

È inoltre assolutamente ineludibile, a nostro avviso ma riteniamo che ciò possa valere per l'intero Paese, che nell'applicazione delle limitazioni alla circolazione dei mezzi pesanti (Art. 6 C.d.S), sia necessario garantire che **le esigenze di sicurezza stradale siano temperate con gli effetti che i divieti determinano sull'attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso** (Art. 7, D.P.R. n°495/1992 così come modificato dall'articolo 11 del D.L. 9.2.2012, n°5 convertito in Legge n°35/2012).

Molti dei temi contenuti nel C.d.S, e che avrebbero dovuto essere attuati secondo i richiamati principi, purtroppo sono rimasti lettera morta sin dalla sua entrata in vigore, di seguito ne spieghiamo le ragioni.

Abbiamo più volte lamentato che il calendario dei divieti di circolazione fuori dai centri abitati dei mezzi pesanti pubblicato annualmente ai sensi dell'art. 6 del C.d.S, non è coerente con il principio sopra richiamato in quanto **sconnesso con gli incrementi di Prodotto Interno Lordo che richiederebbero una maggiore elasticità nella circolazione delle merci**; inoltre, **in Italia, i divieti per i mezzi pesanti sono molto più stringenti rispetto a quelli applicati dalla stragrande maggioranza dei Paesi europei**, determinando un ulteriore svantaggio competitivo a causa della forte perdita di produttività delle imprese italiane.

A tal proposito sarebbe opportuna una modifica sia dell'Art.6 del C.d.S, sia dell'Art.7 del Regolamento evitando di far coincidere sempre le giornate oggetto di divieto di circolazione con i giorni festivi di calendario. Sarebbe opportuno, a nostro avviso, adottare un nuovo approccio che eviti l'introduzione di divieti in maniera aprioristica, a vantaggio invece di divieti funzionali a

garantire delle esigenze reali e concrete di tutela degli altri utenti delle strade, tenendo conto anche dei flussi di traffico registrati nei vari periodi dell'anno.

Di costante assenza di contemperamento con gli effetti sulle imprese di autotrasporto e sul sistema economico produttivo del Paese, possiamo parlare anche nei casi di **sospensione temporanea della circolazione in occasione delle precipitazioni nevose**.

Anche in questo caso, l'interdizione del traffico effettuata dal Concessionario/ente proprietario della strada (ai sensi dell'Art. 5 del Codice della Strada) in tutti i casi di ordine tecnico di cui all'Art. 6, comma 4 del C.d.S., viene spesso **attuata con un eccesso di zelo che lascia presupporre, la volontà di non assumersi nessuna responsabilità determinando però pesanti effetti negativi sulle attività e sull'economia in generale**

Le imprese di autotrasporto hanno più volte lamentato ingenti danni economici per essere state costrette a non effettuare e/o a tardare l'esecuzione dei servizi di trasporto a causa di ordinanze di fermo temporaneo dei veicoli per precipitazioni nevose che, di fatto, non hanno creato situazioni di particolare ostacolo alla circolazione lungo le autostrade e le principali strade interessate dalle ordinanze stesse.

Ai sensi **dell'art. 14 del C.d.S**, gli enti proprietari delle strade ed i concessionari (per le strade in concessione), devono garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione provvedendo alla manutenzione, gestione e pulizia delle strade nonché al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e delle relative pertinenze; che tali azioni dovrebbero rientrare tra quelle relative alla gestione autostradale per le quali, l'Articolo 1, comma 568, Legge n° 205 del 27.12.2017, prevede: «Per i titolari di concessioni autostradali, la quota dei lavori da svolgere in house è pari al 40%» dando per scontato che tali soggetti abbiano uomini e mezzi in grado di garantire la libera circolazione dei veicoli.

Condizioni invece, quelle stabilite dall'articolo 14, che puntualmente vengono disattese dagli enti proprietari/concessionari delle strade ogni qual volta si verifica una minima precipitazione nevosa. Per tale motivo è da tempo che chiediamo, tra le altre cose, che la **“struttura di Vigilanza delle concessionarie autostradali” organizzati periodicamente e in occasione di eventi meteo di particolare criticità, specifiche campagne d'ispezione, con la partecipazione dei rappresentanti delle Associazioni di categoria degli autotrasportatori** (così come avvenuto con le Associazioni dei consumatori in occasioni degli esodi: riportato nella relazione dell'audizione dell'ex Ministro Lupi all'VIII Commissione del Senato del 22.01.2014), sull'intera rete autostradale **volte a verificare la qualità del servizio offerto dalle Società concessionarie ed i livelli di sicurezza delle infrastrutture autostradali con particolare riferimento alla circolazione dei veicoli pesanti.**

In tali circostanze, vorremmo che venisse rispettato il principio sancito nella circolare del Ministero dell'Interno del 24 Novembre 2015 che prevede che: *"l'emissione dell'avviso di condizioni meteorologiche avverse per precipitazioni nevose, non può costituire, da solo, elemento di base al quale disporre, in via preventiva, l'interdizione alla circolazione per alcune categorie di veicoli"*.

**Oltre alle criticità già esposte vorremmo anche porre l'attenzione in riferimento alle ordinanze prefettizie che, in caso di precipitazioni nevose, impongono in modo inappropriato le limitazioni alla circolazione dei mezzi pesanti sopra le 7,5 tonnellate. Ci appare evidente, alla luce delle esperienze maturate negli anni passati, che le prefetture agiscano con un eccesso di precauzione adottando provvedimenti di divieto intempestivi e talvolta incoerenti rispetto alle disposizioni ministeriali; a ciò bisogna aggiungere anche che le stesse non riescono né a coordinarsi tra loro né con le strutture nazionali preposte, nei modi e tempi dovuti.**

Ci sembrerebbe opportuno, quindi, fornire alle prefetture strumenti idonei affinché si possano attivare con le modalità e le tempistiche opportune, al fine di garantire nel contempo sia la tutela della sicurezza della circolazione sia la salvaguardia delle attività delle imprese italiane.

Analogamente a quanto già evidenziato, viene disatteso il principio sancito dal C.d.S relativamente alla garanzia di adeguati livelli di sicurezza nel caso della **circolazione stradale delle macchine agricole**.

Dal 1° Luglio 2016, in base a quanto previsto **dall'art.111 del C.d.S** ed alle relative norme di attuazione, le macchine agricole avrebbero dovuto essere sottoposte a revisione obbligatoria secondo le seguenti scadenze:

- trattori agricoli immatricolati entro il 31.12.1973 = revisione entro 31.12.2017
- trattori agricoli immatricolati dal 01.01.1974 al 31.12.1990 = revisione entro il 31.12.2018

Ad oggi le suddette date non sono state rispettate contribuendo così non solo a favorire gli infortuni legati all'uso dei trattori agricoli non adeguati alle normative sulla sicurezza ma anche il loro uso distorto con tanta competizione sleale fatta nei confronti delle imprese di autotrasporto di merci c/terzi che hanno regolarmente soddisfatto accesso alla professione ed al mercato

| <b>Incidenti Mortali in Italia occorsi con il Trattore negli anni dal 2009 al Giugno 2014</b><br>(Fonte: Osservatorio gestito dall'VIII Unità Funzionale del Dipartimento Innovazione Tecnologiche e sicurezza degli impianti, Prodotti e insediamenti antropici dell'INAIL) |                   |            |            |            |            |           |
|--|-------------------|------------|------------|------------|------------|-----------|
| Modalità di evento   | Incidenti Mortali |            |            |            |            |           |
|  | 2009              | 2010       | 2011       | 2012       | 2013       | Giu_2014  |
| Capovolgimento   | 123               | 116        | 80         | 87         | 89         | 67        |
| Investimento/Schiacciamento  | 10                | 9          | 18         | 13         | 14         | 4         |
| Caduta dal trattore  | 10                | 8          | 11         | 6          | 7          | 3         |
| Accensione da terra  | 1                 | -          | 5          | 7          | 3          | -         |
| Non definiti   | 2                 | 2          | 13         | -          | 8          | 3         |
| <b>Totale</b>  | <b>146</b>        | <b>135</b> | <b>127</b> | <b>113</b> | <b>121</b> | <b>77</b> |

**L'art. 80, comma 4 del C.d.S**, stabilisce che le revisioni, per i veicoli destinati al trasporto persone con più di nove posti e per gli autoveicoli destinati al trasporto di cose di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate nonché per i rimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i taxi, per le autoambulanze, per i veicoli adibiti a noleggio con conducente e per i veicoli atipici, **la revisione deve essere disposta annualmente**.

Sono anni che UNATRAS denuncia la necessità che gli Uffici Provinciali delle Motorizzazioni civili garantiscano il rispetto delle condizioni che devono accertare, **nei tempi previsti, che sussistano le condizioni di sicurezza per la circolazione dei richiamati veicoli** a salvaguardia degli autisti e di tutti gli altri utenti della strada: sono anni che, nella maggior parte degli uffici provinciali delle Motorizzazioni Civili di questo Paese, principalmente per carenze di organico, **non vengono rispettati i tempi di effettuazione delle revisioni disattendendo ai principi di sicurezza e danneggiando pesantemente le imprese che devono recarsi all'estero** (non possono circolare con il foglio di prenotazione della revisione) .

Finalmente i commi **1.049 e 1.050**, della Legge di bilancio 2019, danno una risposta concreta al problema **consentendo l'affidamento in concessione alle imprese di autoriparazione delle attività di revisione dei veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate se destinati al trasporto di merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata (ATP)**.

Non vorremmo però che, come per quanto sin qui evidenziato, il decreto di attuazione da predisporre a cura del MIT e che avrebbe dovuto essere pubblicato entro il mese di Gennaio c.a., **non venga predisposto e rimanga tutto in predicato con le deleterie conseguenze che abbiamo già descritto sinteticamente**.

Il mancato rispetto delle condizioni stabilite per legge, non penalizza soltanto l'autotrasporto inteso genericamente, ma anche importanti nicchie di settore come quello dei **trasporti eccezionali e/o effettuati in condizione di eccezionalità di cui all'Art. 10 del C.d.S.**

Incidenti che hanno coinvolto veicoli eccezionali o che comunque hanno interessato ponti e cavalcavia come nei casi di Annone Brianza (26.10.2016), autostrada A14 all'altezza di Ancona Sud ( 9.3.2017), Caluso ( 23.5.2018), il tragico evento del crollo del Ponte "Morandi" (14.8.2018), le circa duemila infrastrutture con priorità 1 che necessitano cioè di interventi urgenti in quanto già soggette a limitazione del transito o della portata, se non chiuse così come denunciato dall'UPI il 3 Ottobre 2018; i disagi causati dalle limitazioni e dai divieti per i mezzi pesanti introdotti lungo la A24 e la A25, nonché la chiusura del viadotto "Puleto", a nord di Pieve Santo Stefano, lungo la E45: hanno fatto riemergere una serie di problematiche che si stanno ripercuotendo in maniera pesante sul regolare andamento dell'attività di questo peculiare tipo di trasporto e su tutto il suo mercato di riferimento .

In particolare, gli enti proprietari-concessionari delle strade che, ai sensi degli articoli 10 e 14 del C.d.S provvedono al rilascio delle specifiche autorizzazioni, dovrebbero prevedere prescrizioni, limitazioni e altre disposizioni relative alle autorizzazioni, per quanto possibile, uniformi tra i vari enti interessati al transito (**DPR 495/1992, Articoli: 13, co.8; 16, co. 1, ultimo periodo; 16, comma 3**).

In realtà, anche a seguito delle criticità viarie ed infrastrutturali, omogeneità di comportamenti, istituzione di sportelli unici, individuazione dei transiti più sicuri, confligge, spesso, con le disponibilità economiche e di altro genere degli Enti territoriali; da ciò deriva un **maggiore irrigidimento delle procedure e la richiesta sistematica di asseverazioni dello stato delle infrastrutture a carico delle imprese richiedenti l'autorizzazione al transito**. L'ente non dispone degli importi necessari e pertanto, **rappresenta alle imprese la necessità di ribaltare i costi delle verifiche sui richiedenti le autorizzazioni** per i transiti eccezionali e/o in condizioni di eccezionalità.

Per porre rimedio al mancato rispetto di quanto prescritto a tale specifico proposito dal Codice della Strada, fu predisposta e diffusa la **Direttiva MIT 15.6.2017 n°293** che, appunto, avrebbe dovuto imporre il **coordinamento tra gli enti preposti** prevedendo l'adozione di procedure telematiche e l'istituzione di **sportelli unici** per l'accettazione e la gestione delle domande ed il rilascio delle autorizzazioni. La Direttiva MIT n° 293 precisa inoltre le competenze inerenti le spese relative ad eventuali accertamenti tecnici e sensibilizza gli enti preposti, qualora non lo abbiamo già fatto, ad **istituire e pubblicare un Catasto delle Strade**, relativo alla rete viaria di loro competenza, aggiornando i dati relativi allo stato tecnico e giuridico della stessa, ivi comprese le caratteristiche di percorribilità da parte dei mezzi d'opera e tutte le informazioni necessarie per il tempestivo rilascio delle autorizzazioni.

In più circostanze abbiamo denunciato il completo **mancato recepimento di tale disposto normativo**.

**L'archivio nazionale delle strade**, istituito presso il MIT, secondo quanto disposto **dall'articolo 226 del D.L.gs 30 Aprile 1992 n°285**, prevede che **per ogni strada**, devono essere indicati i **dati relativi allo stato tecnico e giuridico della strada**, al **traffico veicolare**, agli **incidenti** e allo **stato di percorribilità** anche da parte dei veicoli classificati **mezzi d'opera** ai sensi dell'art. 54, comma 1, lettera n), che eccedono i limiti di massa stabiliti nell'art. 62 e nel rispetto dei limiti di massa stabiliti nell'art. 10, comma 8.

**La raccolta dei dati dovrebbe avvenire attraverso gli enti proprietari della strada, che sarebbero tenuti a trasmettere all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale tutti i dati relativi allo stato tecnico e giuridico delle singole strade**, allo stato di percorribilità da parte dei veicoli classificati mezzi d'opera ai sensi dell'art. 54, comma 1, lettera n), nonché i dati risultanti dal censimento del traffico veicolare, e attraverso il Dipartimento per i

trasporti terrestri, che è tenuta a trasmettere al suindicato Ispettorato tutti i dati relativi agli incidenti registrati nell'anagrafe di cui al comma 10.

In realtà, come purtroppo tristemente noto, anche l'attuazione dell'articolo 226 del C.d.S è completamente disattesa, lasciando gli operatori del settore ma anche tutti gli utenti della strada in generale, in balia delle circostanze che spesso impediscono il transito senza avere alternative come, ad esempio nel caso dell'inagibilità del viadotto Puleto sulla E45.

L'istituzione, ovvero il completamento del **catasto delle strade**, consentirebbe al richiedente l'autorizzazione, la **verifica preventiva della fattibilità del percorso in funzione della massa complessiva del trasporto eccezionale e delle caratteristiche di stabilità e circolazione in sicurezza dell'opera d'arte.**

Alla luce di quanto evidenziato in premessa, ed ancor prima di entrare nel merito delle proposte di modifica, **la nostra prima osservazione è quella di richiedere l'attuazione di quanto previsto dal C.d.S e ad oggi ancora rimasto lettera morta.**

## NEL MERITO DELLE PROPOSTE DI LEGGE C. 24 ED ABBINATE PRESENTATE DAI RELATORI

### MODIFICHE AGLI ARTICOLI 10 E 167 DEL CODICE DELLA STRADA IN MATERIA DI AUTOTRASPORTO (Scagliusi ed altri)

In questa fase, segnata da una grave incertezza delle strade e delle infrastrutture transitabili in sicurezza, con gli enti proprietari che assumono decisioni operative sul rilascio delle autorizzazioni e sulle prescrizioni sui limiti di massa e di altro genere difformi e variegati su tutto il territorio nazionale e spesso funzionali al solo fatto di sollevarsi da potenziali responsabilità, **introdurre oggi modifiche all'articolo 10 del codice della strada, significherebbe dare il colpo di grazia ad un settore ed alle attività produttive di riferimento che già è stritolato tra le spirali delle norme di un Codice della Strada già esistenti e mai fatte rispettare, ad iniziare dalla costituzione dell'archivio nazionale delle strade di cui all'articolo 226 del C.d.S.**

Testualmente, nella proposta di modifica all'articolo 10 presentata dai relatori si legge, tra l'altro, *“circolino nelle strade o in tratti di strada che nell'archivio di cui all'articolo 226 risultino transitabili per detti mezzi,....”*

Rimettiamo all'attenzione degli Onorevoli relatori che l'archivio nazionale delle strade è in predicato di essere realizzato da ben 27 anni e ad oggi, eccetto pochissimi territori virtuosi, **siamo fermi alla mancata applicazione della Direttiva MIT n°293/2017 che invita:**

*“Gli enti preposti al rilascio delle autorizzazioni alla circolazione di trasporti e di veicoli eccezionali di cui all'articolo 10, comma 6, del Nuovo Codice della strada (nel seguito Codice), qualora non lo abbiano già fatto, devono istituire e pubblicare il catasto stradale della rete viaria di loro competenza, aggiornando i dati relativi allo stato tecnico e giuridico della stessa, ivi comprese le caratteristiche di percorribilità da parte dei mezzi d'opera e tutte le informazioni necessarie per il tempestivo rilascio delle autorizzazioni, con particolare riferimento alle eventuali opere d'arte, ai sensi dell'articolo 226 del Codice, e degli articoli 20 e 401, comma 2, del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (nel seguito Regolamento)”.*

### **PROPOSTA: INTEGRAZIONE DEL TESTO DI CUI ALL'ARTICOLO 182 “CIRCOLAZIONE VELOCIPEDI”, DEL D.Lgs. 285/92, CON IL COMMA, 9-TER**

**“All'interno dei centri abitati nelle strade classificate di tipo E o F ovvero nelle zone a traffico limitato, nelle quali il limite massimo di velocità è uguale o inferiore a 30 Km/h, i velocipedi possono circolare anche in senso opposto a quello di marcia rispetto ad altri veicoli, previa valutazione delle condizioni di sicurezza .....**”

### **MOTIVAZIONE**

Appare evidente che una scelta di questo tipo sarebbe un disastro per la sicurezza stradale, la conformità delle città italiane, composta da strade estremamente strette e con scarsa visibilità sommata ad un provvedimento di questo tipo renderebbe impossibile svolgere qualunque attività di trasporto interno alle città, sia di persone che di merci.

Non possiamo dimenticare che il codice della strada prevede le lesioni colpose e omicidio stradale e una scelta come questa metterebbe a rischio tutte le attività che prevedono una guida professionale.

Esprimiamo pertanto contrarietà assoluta a questa ipotesi di modifica.

**PROPOSTA: INTEGRAZIONE DEL TESTO DI CUI ALL'ARTICOLO 54 "AUTOVEICOLI", DEL D.Lgs. 285/92, CON IL COMMA D BIS)**

1. Gli autoveicoli sono veicoli a motore con almeno quattro ruote, esclusi i motoveicoli, e si distinguono in:

a) autovetture: veicoli destinati al trasporto di persone, aventi al massimo nove posti, compreso quello del conducente;

b) autobus: veicoli destinati al trasporto di persone equipaggiati con più di nove posti compreso quello del conducente;

c) autoveicoli per trasporto promiscuo: veicoli aventi una massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t o 4,5 t se a trazione elettrica o a batteria, destinati al trasporto di persone e di cose e capaci di contenere al massimo nove posti compreso quello del conducente ;

d) autocarri: veicoli destinati al trasporto di cose e delle persone addette all'uso o al trasporto delle cose stesse;

**d bis ) autocarri delle categorie internazionali N1, N2, N3: veicoli destinati al trasporto di cose e delle persone secondo quanto previsto dalla carta di circolazione;**

e) trattori stradali: veicoli destinati esclusivamente al traino di rimorchi o semirimorchi;

f) autoveicoli per trasporti specifici: veicoli destinati al trasporto di determinate cose o di persone in particolari condizioni, caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature relative a tale scopo;

g) autoveicoli per uso speciale: veicoli caratterizzati dall'essere muniti permanentemente di speciali attrezzature e destinati prevalentemente al trasporto proprio. Su tali veicoli è consentito il trasporto del personale e dei materiali connessi col ciclo operativo delle attrezzature e di persone e cose connesse alla destinazione d'uso delle attrezzature stesse;

h) autotreni: complessi di veicoli costituiti da due unità distinte, agganciate, delle quali una motrice. Ai soli fini della applicazione dell'art. 61, commi 1 e 2, costituiscono un'unica unità gli autotreni caratterizzati in modo permanente da particolari attrezzature per il trasporto di cose determinate nel regolamento. In ogni caso se vengono superate le dimensioni massime di cui all'art. 61, il veicolo o il trasporto è considerato eccezionale;

i) autoarticolati: complessi di veicoli costituiti da un trattore e da un semirimorchio;

l) autosnodati: autobus composti da due tronconi rigidi collegati tra loro da una sezione snodata. Su questi tipi di veicoli i compartimenti viaggiatori situati in ciascuno dei due tronconi rigidi sono comunicanti. La sezione snodata permette la libera circolazione dei viaggiatori tra i tronconi rigidi. La connessione e la disgiunzione delle due parti possono essere effettuate soltanto in officina;

m) autocaravan: veicoli aventi una speciale carrozzeria ed attrezzati permanentemente per essere adibiti al trasporto e all'alloggio di sette persone al massimo, compreso il conducente ;

n) mezzi d'opera: veicoli o complessi di veicoli dotati di particolare attrezzatura per il carico e il trasporto di materiali di impiego o di risulta dell'attività edilizia, stradale, di escavazione mineraria e materiali assimilati ovvero che completano, durante la marcia, il ciclo produttivo di specifici materiali per la costruzione edilizia; tali veicoli o complessi di veicoli possono essere adibiti a trasporti in eccedenza ai limiti di massa stabiliti nell'art. 62 e non superiori a quelli di cui all'art. 10, comma 8, e comunque nel rispetto dei limiti dimensionali fissati nell'art. 61. I mezzi d'opera devono essere, altresì, idonei allo specifico impiego nei cantieri o utilizzabili a uso misto su strada e fuori strada .

2. Nel regolamento sono elencati, in relazione alle speciali attrezzature di cui sono muniti, i tipi di autoveicoli da immatricolare come autoveicoli per trasporti specifici ed autoveicoli per usi speciali.

**MOTIVAZIONE**



Gli autocarri delle categorie internazionali N1, N2, N3 sono dei beni strumentali d'impresa e spesso rappresentano uno strumento di sostegno allo sviluppo di nuovi modelli di business nei settori commerciali, artigianali ed agricoli.

In Italia tali tipologie di veicoli (categoria autocarri, omologazione N1,N2,N3) non possono essere liberamente utilizzati per trasportare persone, restando destinati al trasporto di cose in base alla definizione data dall'art. 54, comma 1, lettera d) del Codice della Strada (d.lgs. n. 285/1992). Le persone, nel numero massimo consentito e riportato nella carta di circolazione, possono esservi ospitate solo se la loro presenza è in funzione del trasporto delle merci o del loro uso. Per tali motivi risultano proibiti tanto l'uso personale e/o familiare con passeggeri a bordo, quanto il trasporto di cortesia, nonché un pieno utilizzo a fini professionali. In caso di controllo si rischia una sanzione amministrativa pecuniaria che può arrivare fino a 1.697 euro, oltre alla sanzione accessoria della sospensione della carta di circolazione da uno a sei mesi.

Il legislatore europeo (Reg. UE n. 678/2011) invece definisce i veicoli della macro categoria N come quei veicoli a motore progettati e costruiti essenzialmente ma non esclusivamente per il trasporto di merci, non prevedendo dunque alcun vincolo di contestualità tra la presenza delle persone a bordo del veicolo e le merci trasportate. Vincoli di utilizzo così restrittivi sono vigenti unicamente in Italia e in pochi altri Paesi, mentre nei principali Paesi europei, per esempio, l'utilizzo di un veicolo N1 per uso personale non comporta alcuna penalizzazione o restrizione, in particolare per le piccole e medie imprese.

#### **PROPOSTA: INTEGRAZIONE DEL TESTO DI CUI ALL'ARTICOLO 201 "NOTIFICAZIONE VIOLAZIONI", DEL D.Lgs. 285/92, CON IL COMMA 4 BIS)**

4. Le spese di accertamento e di notificazione sono poste a carico di chi è tenuto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria.

**«4-bis. Con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono stabiliti i criteri e i limiti per la determinazione delle spese di cui al comma 4 nonché direttive per l'utilizzo delle procedure informatiche che disincentivano quelle tradizionali cartacee».**

#### **MOTIVAZIONE**

L'emendamento riguarda la modifica dell'articolo 201 del codice al fine di evitare la pratica scorretta di alcune amministrazioni comunali che consiste nell'aumento artificioso delle spese di accertamento e di notificazione delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni delle norme del codice.

Si stabilisce che sia un decreto interministeriale dei Ministeri Infrastrutture e Trasporti e Interno a stabilire criteri e limiti per tali spese nonché imponga attraverso un sistema di incentivi/disincentivi per l'uso degli strumenti digitali (PEC) riducendo la carta.

#### **PROPOSTA: RITIRO DELLA PROPOSTA DI MODIFICA DEL TESTO DI CUI ALL'ARTICOLO 104 "SAGOME E MASSE LIMITE MACCHINE AGRICOLE", COMMA 3 BIS, DEL D.Lgs. 285/92**

3-bis. Per le macchine agricole trainate munite di pneumatici, tali che il carico unitario medio trasmesso dall'area di impronta sulla strada non sia superiore a 8 daN/cm<sup>2</sup>, le masse complessive di cui al comma 2 non possono superare rispettivamente:

a) ad un asse: 10 t per asse non motore, 11,5 t per asse motore. Il carico sul sistema di aggancio è escluso dal computo della massa complessiva;

b) a due assi a timone rigido: 11 t quando la distanza fra due assi contigui sia inferiore a 1,00 m; 16 t quando la distanza fra due assi contigui sia compresa tra 1,00 m e 1,30 m; 18 t quando la distanza fra due assi contigui sia compresa tra 1,30 m e 1,80 m; 20 t quando la distanza fra due assi contigui sia uguale o superiore a 1,80 m. Il carico sul sistema di aggancio è escluso dal computo della massa complessiva;

c) a due assi a timone non rigido: 11 t quando la distanza fra due assi contigui sia inferiore a 1,00 m; 16 t quando la distanza fra due assi contigui sia compresa tra 1,00 e 1,30 m; 18 t quando la distanza fra due assi contigui sia compresa tra 1,30 m e 1,80 m; 18 t quando la distanza fra due assi contigui sia uguale o superiore a 1,80 m;

d) a tre assi a timone rigido: 21 t quando la distanza fra due assi contigui sia inferiore o uguale a 1,30 m; 24 t quando la distanza fra due assi contigui sia uguale o inferiore a 1,40 m; 30 t quando la distanza fra due assi contigui sia superiore a 1,40 m. Il carico sul sistema di aggancio è escluso dal computo della massa complessiva;

e) a tre assi a timone non rigido: 21 t quando la distanza fra due assi contigui sia inferiore o uguale a 1,30 m; 24 t quando la distanza fra due assi contigui sia uguale o inferiore a 1,40 m; 24 t quando la distanza fra due assi contigui sia superiore a 1,40 m;

f) a quattro assi a timone rigido: 40 t quando la distanza fra due assi contigui sia superiore a 1,80 m. Il carico sul sistema di aggancio è escluso dal computo della massa complessiva;

g) a quattro assi a timone non rigido: 32 t rispettando le combinazioni previste dal presente comma»;

## **MOTIVAZIONE**

La distribuzione delle masse sugli assi indicate al comma 3 bis dell'art.104 del Cds non tengono in considerazione che le macchine agricole possano essere sfruttate anche come veicoli per trasporto in conto terzi. Basti pensare che secondo la proposta di legge in esame le macchine agricole trainate munite di pneumatici a quattro assi a timone rigido, non possono superare 40 t quando la distanza fra due assi contigui sia superiore a 1,80 m. Siamo contrati infatti ad ogni provvedimento che possa estendere la lunghezza e la massa delle macchine agricole al pari dei mezzi pesanti.

## **PROPOSTA: RITIRO DELLA PROPOSTA DI MODIFICA DEL TESTO DI CUI ALL'ARTICOLO 105 "TRAINO MACCHINE AGRICOLE", COMMA 1, DEL D.Lgs. 285/92**

1. I convogli formati da macchine agricole semoventi e macchine agricole trainate non possono superare la lunghezza **18,00 m e la massa complessiva di 44 t.**

## **MOTIVAZIONE**

Per le ragioni già evidenziate nella proposta di modifica dell'art.57, comma 1, del D.Lgs 285/1992 risulta inaccettabile che un convoglio costituito da un trattore e da macchina agricola trainata possa avere una massa complessiva al pari di quella di un veicolo destinato al trasporto merci, così come è ingiustificabile l'idea che la sua lunghezza venga aumentata di 1,50 m diventando nei fatti addirittura più lunga di un autoarticolato.

## **PROPOSTA: MODIFICA DEL TESTO DI CUI ALL'ARTICOLO 115 "GUIDA VEICOLI E CONDUZIONE ANIMALI", COMMA 2, lett. a) DEL D.Lgs. 285/92**

2. Chi guida veicoli a motore non può aver superato:

a) il limite fissato dalla legge per il conseguimento della pensione di vecchiaia per guidare autotreni, ed autoarticolati la cui massa complessiva a pieno carico sia superiore a 20 t.

#### **MOTIVAZIONE**

Riteniamo opportuno che sia consentito ai conducenti di veicoli pesanti di poter continuare a guidare autotreni ed autoarticolati la cui massa complessiva a pieno carico superi le 20 tonnellate fino al raggiungimento dell'età legale per il conseguimento della pensione di vecchiaia, al fine di evitare che essi siano costretti ad una forzata attività senza avere il supporto del reddito derivante da lavoro o da pensione. Siamo invece contrari all'estensione dell'età fino a 68 anni, con la possibilità di arrivare fino a 70 in quanto pur consapevoli del miglioramento delle condizioni, della qualità e della aspettativa di vita, che sono indubbiamente migliorati negli ultimi trent'anni ma, al tempo stesso, sotto il profilo della sicurezza stradale, riteniamo non sia ragionevole prolungare di troppo l'idoneità alla guida di conducenti giunti alla fase finale del proprio percorso lavorativo.

#### **PROPOSTA: MODIFICA DEL TESTO DI CUI ALL'ARTICOLO 168 "TRASPORTO MATERIALI PERICOLOSI", COMMA 10 bis, DEL D.Lgs. 285/92**

*10-bis.* A decorrere **dal 1° gennaio 2024**, tutti gli autocarri di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate adibiti al trasporto di merci pericolose devono essere dotati di tachigrafo digitale.

#### **MOTIVAZIONE**

Con Il Regolamento 2018/502 del 28 febbraio 2018 che ha modificato il Regolamento 2016/799 applicativo del Regolamento 2014/165 è slittato l'introduzione del tachigrafo digitale al 15 giugno 2019. Appare pertanto opportuno uniformare la normativa italiana con quella europea riguardante la data di dotazione del tachigrafo digitale al fine di evitare che le imprese di autotrasporto italiane investano su strumentazione tecnica che poi, a distanza di pochi mesi, si rivelerebbe del tutto non conforme ai regolamenti comunitari, per questo riteniamo, anche in virtù della complessità che l'operazione di "retrofitting" porterà con se, prevedere un periodo di tolleranza più ampio da quello previsto inizialmente dall'On. Bergamini.

Rispetto ai provvedimenti in discussione, si segnalano le seguenti ulteriori proposte di modifica dello scrivente coordinamento UNATRAS:

**PROPOSTA: INTEGRAZIONE DEL TESTO DI CUI AL COMMA 11, DELL'ARTICOLO 14 DEL DPR 495/1992 (REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE DELL'ARTICOLO 10 DEL C.D.S.) – DOMANDA DI AUTORIZZAZIONE PER I TRASPORTI ECCEZIONALI E/O IN CONDIZIONE DI ECCEZIONALITÀ**

Il comma 11, dell'articolo 14, del DPR 495/92 recita:

“11. Le domande di autorizzazione **devono essere sottoscritte**, ai sensi delle vigenti norme in materia di dichiarazioni sostitutive di atto di notorietà, **dal legale rappresentante della SOCIETÀ** o impresa di trasporto o da altro soggetto munito di delega o dal proprietario del veicolo o dal suo locatario ai sensi dell'articolo 91 del codice che, nel caso di trasporto per conto terzi, deve anche dichiarare di avere tutti gli specifici requisiti e autorizzazioni di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, e successive modificazioni. Per i soggetti di cui al comma 10, tale dichiarazione non è necessaria. Nei casi di trasferimento per riparazione, soccorso o rimozione la domanda può essere sottoscritta anche dall'esercente l'officina di riparazione, in possesso di targa prova ai sensi dell'articolo 98 del codice e dell'articolo 1, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, ovvero dall'esercente l'attività di soccorso o di rimozione, oppure corredata da dichiarazione di questi attestante lo stato di necessità”. “Possono altresì sottoscrivere le domande di autorizzazione le società cooperative a proprietà divisa o i consorzi regolarmente costituiti che per l'effettuazione dei trasporti eccezionali e/o in condizioni di eccezionalità utilizzano anche od esclusivamente i veicoli in disponibilità delle imprese socie”.

**MOTIVAZIONE**

La proposta emendativa è volta a ridefinire i soggetti beneficiari di autorizzazioni periodiche per veicoli e trasporti eccezionali, previste ai sensi dell'articolo 14 del Regolamento attuativo del Codice della Strada, al fine di consentire il rilascio di autorizzazioni per veicoli e trasporti eccezionali anche ai consorzi e cooperative a proprietà divisa che utilizzano per il trasporto i veicoli intestati ai rispettivi consorziati-associati.

Più precisamente, l'intervento intende chiarire anche che l'autorizzazione all'effettuazione dei trasporti eccezionali e/o in condizione di eccezionalità può essere rilasciata anche alle cooperative a proprietà divisa ed ai consorzi nel caso in cui i mezzi che effettueranno il trasporto siano “anche o esclusivamente nella disponibilità dei soci della cooperativa o dei singoli consorziati”.

Tale principio è sancito dal DPR 155/1990 recante “Regolamento per l'istituzione di una sezione speciale per l'iscrizione, nell'albo degli autotrasportatori di cose, di cooperative e di consorzi a proprietà divisa “, che, appunto, prevede per questa tipologia di aziende, alcune deroghe alla normativa generale compresa quella relativa alla disponibilità dei veicoli.

La *ratio* delle deroghe al principio generale delle modalità di dimostrazione della disponibilità dei veicoli risiede nello scopo mutualistico di queste forme associate che agiscono a favore dei propri associati procurando loro vantaggi diretti o indiretti.

Pertanto, nell'ambito della legge speciale che disciplina i consorzi e le cooperative, è possibile che queste forme associate, per le quali vige un rapporto di esclusiva con i rispettivi associati, conseguano autorizzazioni a proprio nome ed utilizzino i veicoli dei corrispondenti consorziati/associati.

Nonostante queste evidenze, l'assenza di un chiaro riferimento alle società cooperative a proprietà divisa ed ai consorzi, da rinvenire nel comma 11 dell'articolo 14 del DPR 495/92, ha determinato e continua a creare difficoltà ai fini del rilascio delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali e/o in condizioni di eccezionalità allorché i veicoli con cui si intende effettuare il trasporto non

sono di proprietà delle forme associate de quo bensì in disponibilità dei singoli soci delle cooperative o consorziati.

Da ultimo, nonostante la circolare 3756 del 27 Luglio 2015 abbia abrogato il punto 7 della circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Prot. n°4214/RU del 10 Settembre 2014 che prevedeva l'espresso divieto al rilascio di autorizzazioni a società cooperative-consorzi non proprietari di veicoli ("Non possono essere rilasciate autorizzazioni a società cooperative che non siano proprietarie di veicoli per trasporto di cose, ma unicamente ai proprietari, comodatari o locatari dei veicoli eccezionali") permangono elementi di equivocità.

Come già evidenziato, nel caso di cooperative a proprietà divisa e di consorzi, l'esercizio dell'autotrasporto in generale e quindi anche dello specifico settore dei trasporti eccezionali, la disponibilità dei veicoli è data "anche o esclusivamente" dalla dimostrazione di tale requisito in capo ai singoli soci della cooperativa/consorziati.

Pertanto, si ribadisce la necessità di intervenire con una modifica puntuale in grado di riconoscere, senza problemi, il rilascio dell'autorizzazione all'effettuazione dei trasporti eccezionali e/o in condizione di eccezionalità anche alle cooperative a proprietà divisa ed ai consorzi nel caso in cui i mezzi che effettueranno il trasporto siano anche o esclusivamente nella disponibilità dei soci della cooperativa o dei singoli consorziati.

### **PROPOSTA: INTEGRAZIONE DEL TESTO DI CUI ALL'ARTICOLO 63 "TRAINO VEICOLI", COMMA 5 DEL D.L.gs 285/92**

"Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 84 a euro 335; la sanzione non si applica se la massa complessiva del rimorchio o semirimorchio non supera il 6% della massa complessiva rimorchiabile purché la massa complessiva del complesso veicolare non superi i limiti imposti dall'art. 167/5 del C.d.S."

#### **MOTIVAZIONE**

Durante le fasi di un trasporto di merci per conto di terzi ed in particolare nell'utilizzo di complessi veicolari (autotreni – autoarticolati), è frequente lo scambio e l'agganciamento di una molteplicità di semirimorchi – rimorchi interscambiabili con diversi trattori-motrici.

Nella maggior parte dei casi, gli autisti che adempiono a tali operazioni, non effettuano i calcoli necessari per verificare la rispondenza delle limitazioni sul valore massimo ammissibile della massa rimorchiabile.

La differenza in aumento che si propone, sarebbe insignificante rispetto alla massa complessiva del complesso veicolare, non pregiudicherebbe quindi la sicurezza e, allo stesso tempo consentirebbe alle imprese una maggiore operatività ed evitare le sanzioni a cui altrimenti incorrerebbero per il superamento marginale della massa rimorchiabile riportata sul libretto di circolazione.

### **PROPOSTA: MODIFICA DEL TESTO DI CUI ALL'ARTICOLO 196 "PRINCIPIO DI SOLIDARIETA'", DEL D.Lgs. 285/92**

1. Per le violazioni punibili con la sanzione amministrativa pecuniaria il proprietario del veicolo *ovvero del rimorchio, nel caso di complesso di veicoli*, o, in sua vece, l'usufruttuario, l'acquirente con patto di riservato dominio o l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, è obbligato in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma da questi dovuta, se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà. Nelle ipotesi di cui

all'articolo 84 ~~risponde solidalmente il locatario~~ **il locatario risponde solidamente con l'autore della violazione o, per i ciclomotori, con l'intestatario del contrassegno di identificazione e in quelle di cui all'articolo 94, comma 4-bis, risponde solidalmente l'intestatario temporaneo del veicolo. Nei casi indicati all'articolo 93, commi 1-bis e 1-ter, e all'articolo 132, delle violazioni commesse risponde solidalmente la persona residente in Italia che ha, a qualunque titolo, la disponibilità del veicolo, se non prova che la circolazione del veicolo stesso è avvenuta contro la sua volontà.**

2. Se la violazione è commessa da persona capace di intendere e di volere, ma soggetta all'altrui autorità, direzione o vigilanza, la persona rivestita dell'autorità o incaricata della direzione o della vigilanza è obbligata, in solido con l'autore della violazione, al pagamento della somma da questi dovuta, salvo che provi di non aver potuto impedire il fatto.

3. Se la violazione è commessa dal rappresentante o dal dipendente di una persona giuridica o di un ente o associazione privi di personalità giuridica o comunque da un imprenditore, nell'esercizio delle proprie funzioni o incombenze, la persona giuridica o l'ente o associazione o l'imprenditore è obbligato, in solido con l'autore della violazione, al pagamento della somma da questi dovuta.

4. Nei casi di cui ai commi 1, 2 e 3, chi ha versato la somma stabilita per la violazione ha diritto di regresso per l'intero nei confronti dell'autore della violazione stessa.

## **MOTIVAZIONE**

Il mercato dei servizi di locazione di veicolo senza conducente è progressivamente aumentato nel corso degli ultimi anni ed è in approvazione al Parlamento Europeo una direttiva per i veicoli pesanti che modifica la Direttiva 2006/1/CE. Ai sensi dell'articolo 196, comma 1, del codice della strada, di cui al decreto legislativo n.285 del 1992, in caso di violazioni alla disciplina della locazione dei veicoli senza conducente (prevista dall'articolo 84 dello stesso codice), punibili con una sanzione amministrativa, il locatario è tenuto a rispondere in solido. In considerazione del fatto che circa il 90 per cento delle violazioni è ormai non immediatamente contestabile al conduttore del veicolo (si pensi, ad esempio, all'accesso alle zone a traffico limitato, alle corsie preferenziali, ai divieti di sosta, al superamento dei limiti di velocità o al passaggio con semaforo rosso), il numero di controversie e di ricorsi è andato via via aumentando. Tale situazione ha di fatto creato, una crescente deresponsabilizzazione dei soggetti locatari.

La Corte di cassazione con l'ordinanza 25 gennaio 2018, n. 1845, ha sostenuto che il comma 1 dell'articolo 196, indicando quale responsabile in solido il solo locatario, non esclude in via definitiva la responsabilità del locatore ovvero del proprietario del veicolo, concludendo che la norma in oggetto debba «interpretarsi nel senso che il locatario è un ulteriore soggetto obbligato solidalmente, oltre al proprietario (o ai soggetti equiparati) ed al conducente». In tale situazione di incertezza normativa e interpretativa si è inteso intervenire sul piano legislativo non solo per adeguare la norma alle condizioni attuali del mercato della locazione di veicoli senza conducente, ma anche e soprattutto al fine di escludere ulteriori stravolgimenti interpretativi che rischiano di arrecare danno alla sicurezza della circolazione, nonché ai singoli locatari e alle società locatrici e proprietarie di veicoli.

## **PROPOSTA: MODIFICA DEL TESTO DI CUI ALL'ARTICOLO 57 "MACCHINE AGRICOLE", COMMA 1, DEL D.Lgs. 285/92**

1. Le macchine agricole sono macchine a ruote o a cingoli destinate ad essere impiegate nelle attività agricole e forestali e possono, in quanto veicoli, circolare su strada per il proprio trasferimento e per il trasporto per conto delle aziende agricole e forestali di prodotti agricoli e sostanze di uso agrario di **esclusiva proprietà del titolare dell'azienda agricola o forestale**, nonché di addetti alle lavorazioni; possono, altresì, portare attrezzature destinate alla esecuzione di

dette attività. E' consentito l'uso delle macchine agricole nelle operazioni di manutenzione e tutela del territorio.

### **MOTIVAZIONE**

La modifica dell'articolo 57, comma 1 del C.d.S. appare necessaria al fine di contrastare il fenomeno dell'esercizio abusivo della professione di autotrasportatore di cose per conto di terzi. Non di rado, infatti, è facile riscontrare, il ricorso all'utilizzo di macchine agricole in disponibilità di agricoltori, appartenenti a cooperative o consorzi, per trasportare non soltanto prodotti agricoli o forestali di loro proprietà ma anche quelli di soci o consorziati, andando a svolgere attività di trasporto di cui gli stessi non ne hanno la titolarità, arrivando a definire come sostanze di uso agrario materiale edile e quant'altro con una indebita di tale fattispecie. Tali situazioni generano un inquinamento del mercato per le imprese di autotrasporto che si estrinseca mediante fenomeni di concorrenza sleale e abbassamenti delle tariffe per i quali i controlli messi in atto dalle autorità di controllo, spesso e volentieri, non riescono ad arginare il fenomeno in maniera congrua.

Qualora tale modifica normativa entrasse in vigore, potrebbe significare, nei fatti, che quella macchina agricola potrebbe essere destinata, come già ad oggi molto spesso accade, al trasporto di merci per conto di terzi, **andando a configurare quindi la fattispecie del trasporto abusivo disciplinata dall'art.46 della Legge n.298 del 6 giugno 1974 che, ai commi, 1 e 2, recita** *“chiunque disponga l'esecuzione di trasporto di cose con autoveicoli o motoveicoli, senza licenza o senza autorizzazione oppure violando le condizioni o i limiti stabiliti nella licenza o nell'autorizzazione, è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 2.065,00 a € 12.39400. Si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire € 2.582,00 a € 15.493,00 se il soggetto, nei cinque anni precedenti, ha commesso un'altra violazione delle disposizioni del presente articolo o dell'articolo 26, accertata con provvedimento esecutivo. Alle violazioni di cui al comma precedente consegue la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi, ovvero, in caso di reiterazione delle violazioni, la sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo. Si osservano le norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285”*

### **PROPOSTA: MODIFICA DEL TESTO DI CUI ALL'ARTICOLO 6 “REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE FUORI DEI CENTRI ABITATI”, COMMA 1, DEL D.Lgs. 285/92**

Al comma 1 dell'Art. 6 del C.d.S., sono aggiunte le seguenti parole: Ai fini della fissazione dei divieti di circolazione di cui al Decreto del Ministro sopracitato, gli impianti di stoccaggio delle merci, gli impianti logistici ed i centri di interscambio modale si intendono ricompresi in un unico centro abitato con gli altri centri abitati siti in un raggio di 30 Km.

### **MOTIVAZIONE**

Lo sviluppo della logistica distributiva delle merci ha determinato una proliferazione di impianti per lo stoccaggio e lo scambio intermodale delle merci i quali, proprio per non impattare con le rimanenti attività urbane o con gli insediamenti abitativi, si sono situati – spesso addirittura a ciò incentivati dalle scelte di pianificazione urbanistica delle diverse istituzioni territoriali – in aree contigue ai centri metropolitani, ma da esse separati, anche solo da pochi chilometri di aree libere. A ciò si aggiungano le vicende che hanno determinato l'elezione a comune autonomo di parti di territori cittadini precedentemente ricomprese nel medesimo Comune, come è il caso, per il Comune di Roma, della nascita di autonome entità comunali quali Ciampino, Fonte Nuova, Fiumicino, ecc. È del tutto evidente come gli impianti di stoccaggio delle merci o i centri logistici

e quelli di scambio intermodale vivano, nei fatti, in simbiosi continua con l'agglomerato urbano nelle cui prossimità sono stati realizzati ed è altrettanto evidente come tale simbiosi impone che negozi, centri commerciali e luoghi di produzione possano ricevere continuamente i flussi di merce ad essi destinati provenienti dai suddetti impianti logistici

Tutto ciò rende necessario, ai soli fini della possibilità di consentire il regolare afflusso delle merci dai centri di stoccaggio, di superare l'attuale definizione del Codice che, dando mandato al Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti di predisporre un calendario dei divieti di circolazione al di fuori dei "centri abitati" per i veicoli oltre le 7,5 ton. rende, di fatto, impossibile – salvo ricorrere a deroghe tanto ampie e generalizzate da apparire non adeguatamente motivate – il regolare interscambio logistico anche quando tra luogo di carico e luogo di destinazione delle merci intercorrano poche centinaia di metri o solo qualche chilometro.

Con l'emendamento proposto ci si ripropone di consentire il superamento di una distorsione che, giustificabile nel 1992, appare oggi assolutamente incongrua.

### **PROPOSTA: MODIFICA DEL TESTO DI CUI ALL'ARTICOLO 10 "VEICOLI ECCEZIONALI E TRASPORTI IN CONDIZIONI DI ECCEZIONALITA'", COMMA 6, LETT. B) BIS DEL D.Lgs. 285/92**

Il trasporto stradale di componenti industriali costituiti da pneumatici premontati su cerchioni, destinati all'allestimento di autovetture presso stabilimenti automobilistici che lavorino a ciclo continuo e con il criterio del just-in-time o del just-in-sequence, qualora avvenga in gabbie sovrapposte e solidalmente collegate tra loro, è assimilato, ai fini della circolazione, alla fattispecie di cui all'Art. 10, comma 3, lettera e) del Decreto legislativo 30/04/1992, n. 285 - Codice della strada, così come modificato dall'art. 2 del D.L. 02/01/1997, n. 1, convertito, con modificazioni, nella legge 05/03/1997, n. 38.

A tali trasporti si applicano le disposizioni dell'art. 10, comma 6, lettera b *bis*) del Decreto legislativo 30/04/1992, n. 285 - Codice della strada, così come modificato dalla legge 7.12.1999, n. 472.

### **MOTIVAZIONE**

le esigenze di approvvigionamento delle ruote destinate all'allestimento delle vetture prodotte negli stabilimenti automobilistici e, segnatamente dal Gruppo FCA nei suoi stabilimenti meridionali Cassino, Pomigliano d'Arco e Melfi – si scontra con la difficoltà causata al fornitore/trasportatore, di consegnare queste componenti nel numero e con le caratteristiche richieste dall'industria automobilistica a causa di una contraddizione tra quanto previsto dall'art. 10 del C.d.S. e quanto concretamente necessario ad assicurare tale trasporto.

Infatti i set di ruote, comprensivi di cerchio e pneumatico, destinati all'allestimento delle vetture, sono oggi, del tutto individuali e come tali vengono trasportati dai luoghi di stoccaggio agli stabilimenti, in gabbie, ciascuna delle quali destinata ad una particolare autovettura.

E' quindi necessario che le suddette ruote arrivino allo stabilimento esattamente – just-in time or just in sequence – quando quella vettura verrà prodotta.

Per far ciò, al trasportatore possono essere richiesti trasporti fino a 5.000 ruote al giorno, ovvero 1.250 set da 4 ruote.

Tali set, montati sovrapposti sul semirimorchio che li trasporta, costituiscono un unico sistema di gabbie interconnesse, che per le loro intrinseche caratteristiche, finiscono per far risultare i veicoli atti al loro trasporto come veicoli eccezionali per sagoma.

Per ovviare a questa difficoltà, che mette a rischio quotidiano di sequestro i veicoli si propone di estendere anche a questo tipo di trasporto, una possibilità fino ad ora riservata esclusivamente ad alcune limitate tipologie di trasporto – talune delle quali di poco o nullo impatto sull'economia italiana.



## **PROPOSTA: MODIFICA DEL TESTO DI CUI ALL'ARTICOLO 80 "REVISIONI", COMMA 8 DEL D.Lgs. 285/92**

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al fine di assicurare in relazione a particolari e contingenti situazioni operative degli uffici competenti del Dipartimento per i trasporti terrestri, il rispetto dei termini previsti per le revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente, 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 **ovvero di rimorchi o semirimorchi** può per singole province individuate con proprio decreto affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni ad imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista ovvero ad imprese che, esercendo in prevalenza attività di commercio di veicoli, esercitino altresì, con carattere strumentale o accessorio, l'attività di autoriparazione. Tali imprese devono essere iscritte nel registro delle imprese esercenti attività di autoriparazione di cui all'art. 2, comma 1, della legge 5 febbraio 1992, n. 122. Le suddette revisioni possono essere altresì affidate in concessione ai consorzi e alle società consortili, anche in forma di cooperativa, appositamente costituiti tra imprese iscritte ognuna almeno in una diversa sezione del medesimo registro, in modo da garantire l'iscrizione in tutte e quattro le sezioni.

### **MOTIVAZIONE**

Essendo favorevoli all'estensione dell'affidamento ai centri privati delle revisioni periodiche sia dei veicoli a motore superiori alle 3,5 tonnellate se destinate al trasporto merci non pericolose o non deperibili in regime di temperatura controllata, riteniamo del tutto ingiustificato non concedere tale possibile estensione anche per i rimorchi ed i semirimorchi che, come i mezzi a motore, sono chiamati a revisione periodica. Tale possibilità permetterebbe alle imprese di autotrasporto di non dover subire tempi di attesa eccessivamente lunghi e contribuire a snellire il lavoro delle Motorizzazioni Civili le quali, già oggi, operano a rilento per la mancanza di organico, come già espresso nelle premesse di questo documento.