



**Unione  
nazionale  
comuni comunità  
enti  
UNCEM montani**

Audizione informale della IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

21 febbraio 2019

Proposte di legge recanti "**Modifiche al codice della strada**" (C. 24 Brambilla, C. 192 Schullian, C. 193 Schullian, C. 219 Schullian, C. 234 Gebhard, C. 264 Molteni, C. 367 Comaroli, C. 681 Baldelli, C. 777 Gusmeroli, C. 1051 De Lorenzis, C. 1113 Pagani, C. 1187 Bergamini, C. 1245 Mulè, C. 1358 Meloni, C. 1366 Maccanti, C. 1368 Scagliusi e petizione n. 38)

## **OSSERVAZIONI UNCEM**

Uncem – Unione nazionale dei Comuni, delle Comunità e degli Enti montani – evidenzia in primo luogo con favore il grande lavoro prodotto con le proposte di legge, per correggere, adeguare, migliorare il Codice vigente, a vantaggio di tutti gli utenti della strada.

Molti articoli delle diverse proposte non entrano tra loro in conflitto e sono complementari, permettendo una serie di modifiche che in genere riteniamo positive.

Uncem ritiene utile al dibattito e all'analisi politica in corso, evidenziare alcune necessità e opportunità:

1. **Auto a guida autonoma:** non si rileva nelle proposte di legge riferimento alle auto a guida autonoma, ancora non ammesse e presenti nel sistema italiano, ma probabilmente da considerare quale opportunità tra i veicoli contemplati dal nuovo Codice modificato. Hanno infatti grandi conseguenze nell'organizzazione urbanistica e viaria nei centri abitati e all'esterno. Secondo alcuni osservatori sulla mobilità, questi veicoli a guida autonoma ridurranno anche del 90% gli incidenti (e le vittime) e miglioreranno il traffico urbano. Il fatto che le auto autonome rispettino alla lettera il codice della strada dovrebbe già da solo rendere la circolazione molto più scorrevole. Queste auto sono inoltre adatte a essere condivise da più persone, riducendo il numero complessivo di macchine su strada, aumentando di conseguenza il numero di parcheggi e rendendo ancor più scorrevole il traffico. Sul tema, sono numerosi gli studi anche in contraddizione tra loro, ma riteniamo utile si possa aprire un dibattito in sede istituzionale e politica sulle modalità di uso delle auto a guida autonoma.  
il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha già peraltro autorizzato, con apposito Decreto ministeriale (2018), la sperimentazione su strada di veicoli a guida automatica. In particolare, sono stati individuati i soggetti che possono chiedere l'autorizzazione (costruttore del veicolo equipaggiato con le tecnologie di guida automatica, nonché istituti universitari e enti pubblici e privati di ricerca), l'istruttoria che deve essere compiuta, le modalità con cui l'autorizzazione viene rilasciata ed i controlli cui è soggetta l'attività di sperimentazione, con lo scopo di assicurare che la sperimentazione venga realizzata in condizioni di assoluta sicurezza.
2. **Riduzione del traffico:** può essere utile intervenire su un tema molto discusso negli ultimi anni, cioè la relazione tra aumento (o riduzione) del traffico, in particolare nelle aree urbane, e la qualità dell'aria, nonché l'impatto sull'ambiente. Devono essere contemplate e auspicate nel nuovo Codice soluzioni per ridurre l'accesso di auto nei centri urbani ma allo stesso tempo senza compromettere i rapporti tra aree urbane e rurali. C'è ad esempio la necessità di incentivare e rendere gratuiti



parcheggi di interscambio che agevolino viabilità, traffico e qualità dell'aria nelle aree urbane ad alta concentrazione.

3. **Car sharing e car pooling:** si tratta di strumenti sempre più utilizzati dagli utenti che hanno bisogno di regolamentazione. Vale sia per le automobili condivise, sia per biciclette e ciclomotori condivisi, per i quali le città stanno non poco faticando per definire regole adeguate a un corretto uso, ma anche per gestione di stalli e parcheggi. Va comunque tenuto presente che la diffusione del car sharing (come Enjoy e Car2Go) e ride sharing (come Uber e Lyft) non ha permesso una riduzione del traffico grazie a questi nuovi servizi di mobilità. Le persone non smettono di utilizzare le auto private per sfruttare il car sharing, ma riducono invece l'utilizzo dei mezzi pubblici; con il risultato di incrementare il numero di vetture in circolazione.
4. **Smart road:** nei testi delle pdl non si rintraccia riferimento alle smart road. Riteniamo infatti importante almeno un riferimento al Decreto ministeriale previsto per l'attuazione dell'articolo 1, comma 72, della legge 27 dicembre 2017, n. 205 (Legge di Bilancio 2018), che autorizza la sperimentazione delle soluzioni tecnologiche per adeguare la rete infrastrutturale italiana ai nuovi servizi smart e per i veicoli automatici. Il decreto Smart Road mira a realizzare un miglioramento della rete stradale nazionale attraverso una sua graduale trasformazione digitale, con l'obiettivo di renderla idonea a dialogare con i veicoli connessi di nuova generazione, anche nell'ottica di rendere possibile l'utilizzo dei più avanzati livelli di assistenza automatica alla guida, nonché per migliorare e snellire il traffico e ridurre l'incidentalità stradale. Previsti, dunque, gli interventi necessari per la comunicazione dei dati ad elevato bit-rate (es.: fibra), la copertura di tutta l'infrastruttura stradale con servizi di connessione di routing verso la rete di comunicazione dati, la presenza di un sistema di hot-spot Wifi per la connettività dei device dei cittadini, dislocati almeno in tutte le aree di servizio e di parcheggio, un sistema per rilevare il traffico e le condizioni meteo e fornire previsioni a medio-breve termine e una stima/previsione per i periodi di tempo successivi. Sulla base dei dati raccolti, poi, il sistema offrirà contenuti per servizi avanzati di informazione sul viaggio agli utenti, permettendo eventuali azioni di re-routing. Tutti gli interventi saranno immediatamente previsti e realizzati, poi, nel caso di infrastrutture di nuova realizzazione, o di infrastrutture esistenti che siano oggetto di potenziamento o di interventi di innovazione tecnologica, costruttiva o funzionale. I costi degli interventi saranno a carico del concessionario o del gestore dell'infrastruttura. È importante dare specifici indirizzi anche per i Comuni e gli Enti locali titolari di strade (provinciali o comunali) così come devono essere coinvolte nella sperimentazione anche delle strade extraurbane, vista l'importanza della rete viaria che attraversa le aree montane e interne del Paese.
5. **Infomobilità:** prevede l'utilizzo delle tecnologie dell'informazione mirato al miglioramento della mobilità, sia di persone che di merci: un settore che ha rivoluzionato l'approccio agli spostamenti, sia per le lunghe distanze che per i percorsi urbani e metropolitani. Si tenga però presente che accanto a servizi "ufficiali" di infomobilità gestiti ad esempio da ACI ve ne sono altri basati sulla libera condivisione delle informazioni, in particolare su piattaforme sharing dedicate. Queste risultano essere particolarmente utili e seguite, ma capaci di diffondere una mole di dati dei quali devono essere certificati fonti e qualità.
6. **Ambulanze:** Uncem ritiene positivo l'emendamento all'articolo 54, comma 1, lettera g) del Codice vigente, al fine di consentire sulle autoambulanze il trasporto di un accompagnatore, se richiesto dalla persona soccorsa.



**Unione  
nazionale  
comuni comunità  
enti  
UNCEM montani**

7. **Macchine agricole d'epoca:** Uncem ritiene positivo l'inserimento, all'articolo 60, (Motoveicoli e autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico), delle macchine agricole d'epoca, nonché di interesse storico e collezionistico.