



Automobile Club d'Italia

**Audizione informale
dell'Automobile Club d'Italia
presso la IX Commissione
(Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)
della Camera dei Deputati
nell'ambito dell'esame delle 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)**

Roma, 20 febbraio 2019

PREMESSA

Natura giuridica e attività

- L'Automobile Club d'Italia è un ente pubblico non economico a base associativa, classificato ai sensi della legge 70/1975 tra gli enti preposti a servizi di pubblico interesse
- E' Ente strumentale dello Stato nel settore automobilistico e della mobilità
- E' istituzionalmente preposto all'erogazione di rilevanti servizi pubblici

Tra questi, in particolare, quelli relativi al pubblico registro automobilistico – PRA, istituto che assicura la tutela giuridica e la pubblicità legale dei diritti sui veicoli qualificati dal nostro ordinamento quali beni mobili registrati.

Nell'ambito della gestione del PRA, l'ACI assicura:

- la gestione di oltre 14 milioni di operazioni annue;
- la riscossione gratuita dell'imposta di bollo destinata allo Stato (circa 370 milioni di euro nell'anno 2017);
- la riscossione, il riversamento e il controllo dell'Imposta Provinciale di Trascrizione sulle formalità PRA destinata alle Province senza oneri a loro carico, che garantisce alle Province stesse un gettito di circa 1,8 miliardi l'anno.

L'ACI gestisce inoltre attraverso apposite convenzioni con 18 Regioni e con le Province autonome di Trento e Bolzano l'erogazione di specifici servizi in materia di tasse automobilistiche, che garantiscono l'ottimale gestione del tributo con un gettito annuo per le Regioni di circa 6,5 miliardi di euro.

L'Ente è preposto altresì allo svolgimento di attività di interesse generale nel campo dell'educazione, della sicurezza stradale, dell'infomobilità (assistenza agli automobilisti, raccolta, elaborazione e diffusione informazioni sul traffico attraverso luce verde - al momento presente in 7 città) e del turismo automobilistico.

L'ACI è anche la Federazione sportiva automobilistica italiana riconosciuta dal CONI e rappresenta l'automobilismo sportivo presso la Federation Internationale de l'Automobile – Fia.

E' infine l'Ente federante che associa i 101 Automobile Club provinciali e locali (anch'essi Enti pubblici non economici a base associativa) che attualmente operano sul territorio nazionale e che garantiscono, con la loro rete, circa 1500 punti di servizio agli automobilisti.

L'ACI e gli AC erogano i propri servizi in regime di completo autofinanziamento e non ricevono contributi o finanziamenti a carico della finanza pubblica.

Per questo sono esclusi dal novero delle Amministrazioni pubbliche che concorrono alla formazione del conto consolidato della pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 3, della legge 196/2009.

DAL CODICE DELLA STRADA AL CODICE DEI CONDUCENTI

Il vigente Codice della strada (Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285) risulta ormai datato e non più adeguato alle attuali esigenze della mobilità.

Si tratta infatti di un testo che nel corso degli anni è stato oggetto di continue interpolazioni e interventi modificativi che, pur nel condivisibile intento di adeguare il contenuto dello stesso alla costante evoluzione della tecnologia, della legislazione speciale e degli orientamenti giurisprudenziali, ne hanno condizionato la sistematicità e l'organicità.

In esso peraltro trovano disciplina non solo i principi generali, le prescrizioni comportamentali e le sanzioni, ma anche una serie di disposizioni tecniche di dettaglio che risultano di difficile comprensione anche per gli specialisti della materia.

L'ACI propone pertanto un «**codice breve**», **ispirato a principi di delegificazione delle norme e di semplificazione delle procedure**, che racchiuda, in non più di 50 articoli, **le sole norme di comportamento** relative ai conducenti, rinviando ad altre sedi regolamentari la disciplina degli aspetti tecnici concernenti i veicoli e le infrastrutture stradali.

Si tratta di una soluzione che, oltre a rappresentare un efficace strumento sotto il profilo della certezza del diritto, contribuirebbe al rafforzamento della sicurezza della circolazione stradale, in quanto la chiarezza e l'organicità delle norme potrebbero rappresentare uno strumento più efficace per assicurare il rispetto delle regole da parte degli utenti della strada, facilitando nel contempo le attività di controllo e accertamento delle Forze dell'Ordine.

Al riguardo si ricorda che l'obiettivo da perseguire è quello di ridurre l'incidentalità e la mortalità sulle strade e che tale obiettivo deve riguardare soprattutto quelle situazioni nelle quali la riduzione dell'incidentalità è stata meno marcata o non si è affatto registrata, come nel caso degli ambiti urbani, ovvero del coinvolgimento degli utenti delle due ruote.

Anche in considerazione di quanto dichiarato dai rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in merito all'intenzione del Governo di procedere ad una riforma complessiva del Codice della strada, l'ACI è disponibile a fornire ogni utile supporto al Governo e al Parlamento per collaborare ad una riforma organica e sistematica nel senso indicato con lo scopo di contribuire all'innalzamento del livello degli standard di sicurezza stradale.

ALCUNE INIZIATIVE DELL'ACI IN MATERIA DI MOBILITA' E SICUREZZA STRADALE

In linea con l'obiettivo statutario di favorire lo sviluppo di una mobilità sicura e sostenibile, l'ACI si è sempre fatto promotore di proposte di iniziative volte ad adeguare la normativa di riferimento o introdurre direttive tecniche di settore che spesso sono state poi recepite a livello legislativo o amministrativo.

Si riportano di seguito alcune delle più significative:

- **Proposta di istituzione degli Uffici Comunali del Traffico per i Comuni più grandi (1959)**
- **Primo piano Urbano del Traffico in Italia, città di Salerno (1963)**
- **Inserimento nel Censimento Decennale della popolazione ISTAT della sezione dedicata alla mobilità sistematica casa-lavoro e casa-scuola (1981)**
- **Obbligo dell'uso del casco per le 2 ruote motorizzate (1986)**
- **Introduzione dei limiti di velocità (1988)**
- **Programmi e attività in materia di educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado (art. 230 del CdS, anno 1992)**
- **Obbligatorietà dei Piani Urbani del Traffico per i Comuni con più di 30.000 abitanti (art. 36 del CdS, anno 1992)**
- **Regolamentazione "diffusa" della sosta nei centri urbani (Roma anno 1996)**
- **Primo studio per la messa in sicurezza delle infrastrutture stradali esistenti "Studio pilota della SS. 7 Pontina" (2001)**
- **Proposta della "Patente a punti" (2003)**
- **Messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali (progetto European Pedestrian Crossing Assessment – EPCA 2008)**
- **Certificazione per la sostenibilità ambientale delle manifestazioni motoristiche italiane, "Rally d'Italia" in ambito FIA (2016)**
- **Attività di studio, confronto e proposta sui problemi della circolazione e della mobilità nell'ambito dell'annuale Conferenza del traffico e della circolazione organizzata dall'Ente**
- **Costante contributo all'approfondimento specialistico e scientifico sui temi relativi all'automobilismo e alla mobilità, attraverso la costituzione della Fondazione Filippo Caracciolo - Centro studi dell'ACI**
- **Attività di formazione in materia di educazione stradale. Nell'anno 2017 sono stati formati, attraverso moduli dedicati alla sicurezza stradale, oltre 72.000 bambini e ragazzi, con 939 incontri, e oltre 3.900 adulti con 177 incontri organizzati presso le Asl.**

- **Iniziativa “Kart in piazza”, finalizzata alla formazione sportiva, attraverso il gioco, che nel 2017 ha coinvolto circa 2.500 bambini di età compresa tra i 6 e i 10 anni**
- **Attività di promozione e comunicazione sociale sui temi della mobilità sostenibile e della sicurezza della circolazione. Negli anni 2017 e 2018 l’ACI ha conseguito, per un’iniziativa di comunicazione attivata in materia, quattro premi internazionali tra i più prestigiosi (l’Excellence Advertising Award Region 1 2018 della FIA, il Communicator Award ottenuto a New York, l’IPRA Golden World Award 2018 nella categoria “Public sector” ricevuto a Barcellona, lo Stevie Business Award a Londra).**

OSSERVAZIONI SU ALCUNE PROPOSTE DI MODIFICA AL CDS CONTENUTE NELLE PROPOSTE DI LEGGE AC 24 E ABBINATE

Definizioni stradali

Art. 3

Sebbene la proposta sia diretta a colmare una lacuna normativa, si ritiene opportuno, ai fini della definizione delle utenze vulnerabili, fare riferimento unicamente alle indicazioni della Comunità Europea riportate nel “Libro bianco - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti- Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile” [COM (2011) 144 definitivo del 28/3/2011 e successivi pacchetti attuativi].

Regolamentazione della circolazione fuori e nei centri abitati

Artt. 6 e 7

Pur condividendo l'obiettivo di riservare limitati spazi alla fermata o alla sosta dei veicoli condotti da donne in stato di gravidanza e/o neomamme nonché delle ambulanze, si ritiene che tale misura dovrebbe essere accompagnata da adeguate misure di gestione e controllo.

In relazione alla possibilità di **consentire l'accesso delle biciclette nelle strade o corsie destinate alla circolazione dei servizi pubblici si ritiene la misura non praticabile per ragioni di sicurezza.**

Competizioni sportive su strada

Artt. 9 e 100

Sebbene si ritenga che gli autoveicoli da competizione sportiva debbano più corentemente essere ricompresi tra i veicoli speciali di cui all'art. 54 del CdS, l'ACI non è comunque contrario all'inserimento di tali autoveicoli tra quelli atipici; valuta inoltre favorevolmente la possibilità per i veicoli impegnati in competizioni motoristiche di esporre, in luogo della targa normale, un'apposita targa sostitutiva.

Al fine di incrementare i livelli di sicurezza si ritiene utile l'introduzione di una disposizione normativa che preveda che gli autoveicoli destinati a competizioni sportive siano assoggettati a più stringenti controlli da parte della federazione sportiva nazionale in occasione dello svolgimento di ogni singola gara in conformità ai regolamenti sportivi nazionali e internazionali vigenti.

In merito a quanto anticipato, in sede di audizione presso la Commissione, dalla Direzione generale per la sicurezza stradale del MIT circa una prevista modifica dell'art. 9 del CdS volta a semplificare le procedure di autorizzazione, l'ACI, in qualità di Federazione sportiva automobilistica, è favorevole ad una revisione della disciplina che consenta il regolare svolgimento delle competizioni sportive nel rispetto delle regole e delle prescrizioni di sicurezza.

Veicoli eccezionali

Art. 10

Si condivide la riduzione del limite di massa a 86 t e sei assi, per il forte impatto o “stress” causato da queste masse alle infrastrutture stradali, in particolare ponti e viadotti. E’ tuttavia opportuno evitare che il frazionamento del carico su più assi determini il superamento del limite di massa consentito.

Segnali verticali, orizzontali e luminosi

Artt. 39, 40 e 41

Non si condivide l’inserimento, tra i segnali verticali di indicazione, di quelli inerenti ai **“messaggi sociali e di sensibilizzazione”** in quanto potrebbero essere causa di distrazione alla guida.

Andrebbe poi attentamente valutata l’opportunità di prevedere, nelle intersezioni semaforiche delle strade di nuova costruzione ovvero nei casi di rifacimento della segnaletica, la predisposizione a terra di una linea di arresto riservata alle biciclette opportunamente avanzata rispetto alla linea di arresto dei veicoli. In fase di ripartenza dei veicoli si creerebbero infatti situazioni critiche soprattutto sulle strade con limite di velocità a 50 km/h.

Si valuta inoltre molto utile, al fine di agevolare la mobilità dei soggetti portatori di handicap e, in particolare dei soggetti non vedenti, introdurre una specifica segnaletica acustica o tattile negli attraversamenti pedonali semaforizzati.

In riferimento alla proposta di previsione di una durata minima di 5 secondi del periodo di accensione della luce gialla, la stessa non appare idonea a garantire sufficienti condizioni di sicurezza. Si è dell’avviso che in ogni caso la relativa regolamentazione non debba trovare disciplina all’interno del codice della strada ma che, come tutte le regole di carattere tecnico, debba essere demandata ad appositi regolamenti.

Omogeneità delle apparecchiature atte all’accertamento e al rilevamento automatico della violazione delle norme di circolazione

Art. 45

Si condivide pienamente la finalità della proposta che risulta coerente con quanto stabilito dalla sentenza della Corte Costituzionale n. 113/2015.

Circolazione dei velocipedi

Artt. 50 e 182

L’aver previsto la circolazione di nuovi mezzi elettrici di trasporto utilizzati per la mobilità personale (segway e hoverboard) è sicuramente in linea con l’evoluzione della mobilità alternativa. **E’ tuttavia necessario, ai fini di sicurezza, che la circolazione di tali mezzi avvenga esclusivamente all’interno delle aree pedonali e che sia prevista la precedenza per i pedoni.**

L'ACI esprime inoltre perplessità in merito alla proposta di consentire la circolazione controsenso ai velocipedi anche solo su strade nelle quali il limite massimo è uguale o inferiore a 30 Km/h, in quanto ciò potrebbe determinare problemi alla sicurezza della circolazione ed aumento dei rischi di incidentalità non solo per gli stessi ciclisti ma anche per gli automobilisti che impegnano le relative tratte stradali e per i pedoni (specie in occasione degli attraversamenti pedonali).

Ancorchè regolamentata con specifica segnaletica, la circolazione controsenso delle biciclette può costituire un indubbio fattore di rischio, con possibilità che vengano favoriti comportamenti non in linea con le regole del Codice della strada al di fuori delle aree riservate. In questo senso l'esperienza pluriennale di altri Paesi europei non è facilmente trasferibile alla realtà delle città italiane per l'alta densità di traffico automobilistico che le contraddistingue, per la loro particolare toponomastica e per le condizioni non ottimali delle infrastrutture stradali.

Tanto più che questa possibilità si innesterebbe su una situazione di sicurezza della circolazione già particolarmente problematica proprio per quanto riguarda i ciclisti. Negli ultimi 17 anni, periodo di rilevamento 2001-2017, i ciclisti morti e feriti per incidenti stradali sono aumentati del 45%, a fronte di una riduzione di morti e feriti complessiva nello stesso periodo del 34% (Fonte ACI-ISTAT). Un autorevole studio inglese (Transportation research laboratory – TRL) dimostra inoltre che l'esposizione al rischio di un ciclista è 50 volte superiore a quella di un'autovettura.

Veicoli di interesse storico e collezionistico

Art. 60

La legge 30 dicembre 2018, n. 145 (legge di bilancio 2019) ha introdotto la riduzione del 50% della tassa automobilistica per gli autoveicoli e motoveicoli di interesse storico e collezionistico. Di tale agevolazione fiscale beneficieranno circa 3,8 milioni veicoli, di cui solo circa il 10% meriterebbero di essere qualificati di effettivo interesse storico, mentre il restante 90% è costituito da veicoli semplicemente vecchi, inquinanti e poco sicuri ai fini della circolazione stradale.

Allo scopo di tutelare il patrimonio storico motoristico e di superare le criticità derivanti dalle attuali disposizioni normative, che demandano ampi margini di discrezionalità per il riconoscimento della storicità del veicolo, l'ACI propone di introdurre una nuova disciplina organica in materia, anziché intervenire su singole disposizioni normative.

A tal fine appare auspicabile:

- **prevedere il riconoscimento dell'interesse storico e collezionistico sulla base di una "Lista di salvaguardia dei modelli dei veicoli tra i 20 e 29 anni di anzianità"** – predisposta dai registri storici Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Ferrari, ACI Storico, ASI, FMI, AAVS – e volta a circoscrivere rigorosamente il numero di modelli dei veicoli da considerare di interesse storico. **La lista di salvaguardia dovrebbe essere aggiornata annualmente dagli stessi soggetti che l'hanno predisposta e adeguatamente pubblicizzata allo scopo di garantirne la relativa conoscibilità**

da parte dei soggetti potenzialmente interessati. Appare poi necessario prevedere lo **svolgimento di effettive verifiche tecniche, preventive e periodiche, sui veicoli allo scopo di accertare le condizioni d'uso e di manutenzione oltre che la reale sussistenza e il mantenimento dei requisiti richiesti anche al fine del rilascio del certificato di rilevanza storica;**

- **consentire ai collezionisti di poter ottenere, a pagamento, la targa conforme all'originale** della propria auto, cosa tecnicamente ancora possibile in quanto il Poligrafico dello Stato ha conservato le basi delle varie tipologie di targhe succedutesi a partire dal 1927, anno di creazione del PRA. Il PRA dispone di tutti i dati originali e, pertanto, è in grado di recuperare quanto necessario. Questa attività, sulla base della collaborazione tra ACI, MEF, MIT e Poligrafico dello Stato, non comporterebbe alcun onere per il bilancio dello Stato, ma, al contrario, produrrebbe una nuova fonte di entrate in considerazione dell'alto numero di collezionisti che aderirebbero a questa soluzione. Sarebbe infatti una opportunità molto gradita da parte dei collezionisti che spesso vedono la loro automobile, a volte del valore di svariate centinaia di migliaia di Euro o anche più, decisamente deturpata da una targa moderna che urta esteticamente e filologicamente con il resto della carrozzeria;
- **intervenire sul comma 4 dell'art. 60 del D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e sul DPR 16 dicembre 1992, n. 495, prevedendo, senza alcun obbligo di preventiva iscrizione o adesione ad associazioni o a registri di veicoli storici, il rilascio del certificato di storicità da parte di tutti i registri sopra citati** che consentirà al proprietario del veicolo di ottenere l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica e agevolazioni ai fini della circolazione del veicolo;
- **modificare l'art. 80 del Codice della strada** prevedendo che per i veicoli dotati di certificato di rilevanza storica sulla base della lista di salvaguardia la revisione avvenga ogni quattro anni anziché ogni due e che per i veicoli al compimento del cinquantesimo anno di anzianità venga del tutto escluso l'obbligo di revisione;
- **prevedere per tali veicoli la possibilità di circolazione nei centri urbani senza alcuna limitazione**, come avviene invece quotidianamente per i veicoli meno inquinanti, introducendo una disciplina uniforme sul territorio nazionale.

Formalità necessarie per la circolazione dei veicoli Artt. 93 e 132

Si ritiene opportuno segnalare che alcune proposte modificative in materia di circolazione di veicoli immatricolati all'estero risultano assorbite dalle disposizioni recentemente approvate con il decreto legge 4 ottobre 2018, n. 113 (Decreto sicurezza), convertito con modificazioni nella legge 1° dicembre 2018, n. 132. Andrebbe svolta quindi la necessaria azione di verifica e di coordinamento con le disposizioni normative vigenti.

Rispetto alla proposta (contenuta nell'AC 1113 e AC 219) di riportare, sulla carta di circolazione dei veicoli cancellati dalla circolazione per esportazione, gli eventuali vincoli o gravami presenti al momento della cancellazione e non estinti, **si evidenzia che la**

vigente regolamentazione esclude la possibilità di procedere alla cancellazione per esportazione in presenza di vincoli o gravami allo scopo di tutelare i crediti vantati per lo più dall'Amministrazione finanziaria.

Requisiti per la guida dei veicoli

Artt. 115 e 116

Appare corretto prevedere l'innalzamento dell'età fino a 68 anni per la guida di autotreni ed autoarticolati e fino a 65 anni per la guida di autobus e autosnodati.

Non sembra utile, viceversa, prevedere la particolare tipologia di patente B, in deroga, per la guida di veicoli adibiti al trasporto e alla raccolta dei rifiuti, tenuto conto della massa di detti veicoli e della difficoltà di guida prevalentemente in ambito urbano.

Esercitazioni di guida

Art. 122

Con riferimento alle esercitazioni di guida, si reputa positivo prevedere la possibilità di esercitarsi, per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando vengono utilizzati veicoli nei quali non possa prendere posto un'altra persona in funzione di istruttore, purchè ciò avvenga con i dovuti accorgimenti.

Patente a punti

Art. 126 bis

Si valuta favorevolmente la comunicazione dei dati personali e della patente del conducente solo se diverso dal proprietario del veicolo e la verifica tramite il portale dell'automobilista della variazione di punteggio patente, in quanto funzionali ad una semplificazione degli oneri attualmente previsti a carico degli utenti.

Più in generale, si ribadisce che il previsto intervento volto all'inasprimento delle sanzioni relative alla decurtazione dei punti della patente debba essere valutato con particolare attenzione rispetto agli effetti di deterrenza conseguibili, se non affiancato da adeguate misure di incremento dei controlli su strada.

Revisione dei limiti di velocità

Art. 142

Si valuta positivamente l'innalzamento del limite di velocità sulle autostrade, **purchè si tenga conto sia delle caratteristiche geometriche dell'infrastruttura stradale (ad es. velocità di progetto congruente), sia delle situazioni di deflusso del traffico. Il limite massimo dei 150 km/h dovrebbe in ogni caso essere limitato ai soli titolari di patente di livello superiore** (vedi proposta ACI sull'introduzione dei diversi livelli di patente a pag. 14).

In base a quanto previsto dall'art. 142 del Codice della Strada, gli enti proprietari e gestori delle strade possono rivedere i limiti di velocità delle strade urbane ed extraurbane,

secondo criteri di ragionevolezza, al fine di adeguarli alle reali esigenze di sicurezza della circolazione.

L'ACI ritiene che sia necessario riformulare le disposizioni dell'attuale Codice della Strada che prevedono più limiti di velocità nell'ambito della stessa strada, con alternanza dal valore più alto di 90 Km/h agli altri valori più bassi e che per tale motivo risultano di difficile comprensione per i conducenti dei veicoli che la percorrono.

La proposta prevede due **criteri di base, per una stessa strada**, o meglio per un tratto di strada con caratteristiche simili o omogenee.

Il primo consiste nell'**utilizzare solo due limiti di velocità**, uno più alto ed uno più basso, da alternare in relazione alle situazioni o condizioni di criticità, ad es. presenza di intersezioni, accessi carrabili, eterogeneità di utenti in transito, ecc..

Il secondo prevede invece che vengano **utilizzati in totale soltanto 6 limiti di velocità** a seconda dell'ambito e delle circostanze. Nel dettaglio i 6 limiti di velocità scelti sono: **30 Km/h, 50 Km/h, 70 Km/h, 90 Km/h, 110 Km/h e 130 Km/h.**

In questo "range" di velocità, per una stessa strada, o tratto omogeneo di strada, verrà scelta una coppia di valori contigui, secondo il seguente schema:

- ambito urbano: valore minimo 30 Km/h, valore massimo 50 Km/h.
- ambito extraurbano: valore minimo 70 Km/h, valore massimo 90 Km/h.
- ambito autostradale: valore minimo 110 Km/h, valore massimo 130 Km/h (elevabile nelle particolari condizioni sopra indicate, a 150 Km/h).

In caso di situazioni intermedie o particolari, ad esempio rampe di raccordo, strade extraurbane con forte presenza di insediamenti, occorrerà applicare sempre una coppia consequenziale dei 6 valori sopra indicati, ad esempio 50 Km/h come limite basso e 70 Km/h come limite alto.

Per regolare la circolazione nelle strade di scorrimento urbane, l'ACI propone di continuare ad utilizzare il limite dei 70 Km/h previsti dalla normativa vigente.

Nel caso di tratte autostradali con particolari criticità, sia in termini plano altimetrici che di condizioni prevalenti di traffico, si può scegliere la coppia di limiti 90 e 110 Km/h.

Si ritiene inoltre indispensabile in parallelo ottimizzare e razionalizzare **l'uso dell'autovelox**. Tale dispositivo ha una finalità primaria che è quella di rendere consapevoli le persone dei costanti controlli sulle strade e se viene installato in un luogo nascosto o comunque non percepibile dagli automobilisti, il suo scopo formativo svanisce e può rappresentare persino un pericolo in quanto causa di distrazione alla guida.

Pur non disconoscendo lo sforzo operato con i recenti interventi normativi in materia, è **comunque necessario introdurre regole più chiare e precise** al fine di evitare che tale strumento, anziché prevenire l'incidentalità stradale, diventi un modo per incrementare le entrate di Comuni e degli enti gestori delle strade.

Uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida Art. 173

Secondo i dati ACI-ISTAT la distrazione alla guida è la prima causa di incidente stradale e nel 2017 ha riguardato 36 mila conducenti su 223 mila coinvolti in sinistri stradali. Si ipotizza che 3 incidenti su 4 siano dovuti alla distrazione e quindi, in particolare, anche all'uso di cellulari e smartphone che vengono utilizzati alla guida da almeno il 20% degli automobilisti italiani.

Sulla base dei dati raccolti dalla Polizia Stradale nel corso del 2017 emerge che una delle violazioni del CdS più frequenti è l'“uso improprio dei telefoni cellulari o cuffie” nonostante siano sempre più diffuse le tecnologie bluetooth e vivavoce.

Inoltre il “Rapporto 2017 sulla sicurezza stradale” di Dekra Italia rileva che il 90% dei sinistri è dovuto a comportamenti sbagliati dei conducenti, riconducibili nell'80% dei casi all'uso dello smartphone alla guida.

Per arginare il fenomeno, oltre al previsto inasprimento delle sanzioni amministrative pecuniarie, **si propone di dotare i veicoli di tecnologie in grado di impedire la funzionalità degli apparecchi telefonici (modalità driver) e comunque di prevedere l'immediato ritiro della patente per periodi di 15-20 giorni nel caso in cui da controlli su strada venga rilevato l'uso del cellulare alla guida.**

Divieto di fumo Art. 173 bis

Si esprime parere favorevole all'introduzione del divieto di fumare mentre si è alla guida, in quanto anche il fumo può rappresentare una causa di forte distrazione alla guida e di pericolo per la circolazione.

Possesso dei documenti di circolazione e di guida Art. 180

Con riferimento alla **proposta di modifica dell'art. 180, comma 1, lett. a), si esprime avviso contrario in merito all'introduzione dell'ultimo periodo della stessa lett. a)** che prevede la possibilità, in mancanza dell'estratto o della ricevuta, di circolare con la copia in carta semplice dell'atto scritto; tale documento appare infatti inidoneo a garantire certezza e attendibilità ai fini dei relativi controlli.

Verifica preventiva della copertura assicurativa RC auto Artt. 193 e 201

Nonostante l'introduzione del contrassegno assicurativo dematerializzato e della possibilità di verificare da remoto la copertura assicurativa attraverso l'utilizzo di appositi dispositivi e apparecchiature di rilevamento, **il fenomeno dell'evasione dall'obbligo dell'assicurazione sui veicoli risulta ancora di dimensioni elevate**; secondo una stima effettuata dall'ANIA – Associazione Nazionale tra le Imprese Assicuratrici, nel 2017 circa 2.800.000 mezzi, pari al 6,3% del totale dei veicoli circolanti, sono risultati privi di

copertura assicurativa; l'ACI ritiene che il numero di tali veicoli potrebbe essere superiore (circa 4 milioni).

Oltre agli evidenti problemi connessi alla sicurezza della circolazione stradale, ne deriva una consistente evasione dei premi assicurativi e una perdita di gettito per le Province e per il Sistema sanitario nazionale dovuta al mancato introito dell'addizionale provinciale, del contributo al servizio sanitario e di quello destinato al fondo di garanzia vittime della strada. La perdita di gettito può essere stimata nell'ordine di diverse centinaia di milioni di euro.

Il solo inasprimento delle sanzioni per mancata copertura assicurativa, come di recente introdotto dal decreto legge 23 ottobre 2018 n. 119 (c.d Decreto fiscale) convertito nella legge 17 dicembre 2018, n. 136, non può essere considerata una soluzione definitiva.

Ad integrazione del previsto rafforzamento di misure di controllo mediante l'utilizzo di dispositivi automatici su strada sulla copertura assicurativa dei veicoli, l'ACI propone quindi **l'attivazione di una preventiva verifica sulla regolarità assicurativa del veicolo in occasione della richiesta della formalità di trasferimento della proprietà al PRA. Potranno così essere gratuitamente controllati oltre 5 milioni di veicoli l'anno** e l'Ufficio del PRA non darà corso alla trascrizione a favore del nuovo proprietario fino ad avvenuta regolarizzazione assicurativa. In pochi anni potrà essere sottoposto a controllo, e quindi regolarizzato, sostanzialmente tutto il parco auto italiano, con evidenti benefici per l'intero sistema.

Tale controllo può essere già effettuato dall'ACI nell'ambito delle iniziative di razionalizzazione procedimentale previste dal Dlgs 98/2017 in collaborazione con il MIT.

Notificazioni delle violazioni

Art. 201

Appare condivisibile la fissazione di criteri e limiti per la determinazione delle spese di accertamento e di notifica della violazione commessa.

Utilizzo dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie

Art. 208

Il Codice della strada, all'art. 208, stabilisce che i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dallo stesso Codice siano devoluti alle regioni, province e comuni e che una quota pari al 50% dei citati proventi deve essere destinato alla sostituzione della segnaletica stradale, al potenziamento delle attività di controllo ed accertamento delle violazioni in materia di circolazione nonché al miglioramento della sicurezza stradale, sia con riferimento alla manutenzione delle strade di proprietà degli enti locali, che riguardo alla tutela degli utenti deboli.

E' quindi necessario che questi fondi siano effettivamente reinvestiti in programmi di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché in progetti di messa in sicurezza delle infrastrutture stradali e di infomobilità. Affinché questa misura operi concretamente occorre rendere la norma cogente, anche con meccanismi di bonus/malus, premiando le Amministrazioni locali diligenti e penalizzando quelle negligenzi.

In tal senso si potrebbe eventualmente anche ipotizzare l'introduzione di meccanismi sanzionatori a carico di quei Comuni che non ottemperino all'obbligo di rendicontazione dei proventi spettanti ai sensi dell'art. 208 e alla pubblicazione sui siti istituzionali dei Comuni e del MIT della relazione riferita all'ammontare dei proventi

ULTERIORI PROPOSTE DELL'ACI

L'ACI ritiene di sottoporre alla Commissione, come proprio contributo, l'opportunità di valutare, in sede di riforma del Codice della strada, ulteriori ambiti di intervento riferiti ad aspetti o tematiche di particolare rilevanza, in linea con gli obiettivi previsti di miglioramento della disciplina della mobilità e di incremento dei livelli di sicurezza stradale.

a) Patente a livelli (e corsi di guida sicura per i neopatentati)

In base a quanto previsto dall'art. 117 del Codice della Strada "*Ai titolari di patente di guida di categoria B, per il primo anno dal rilascio non e' consentita la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, superiore a 55 kW/t*". Una volta trascorso il primo anno dal conseguimento della patente di guida non esistono più limiti e giovanissimi conducenti possono mettersi al volante di auto anche con potenze molto elevate.

Nella fascia di età compresa tra 0 e 24 anni l'incidente stradale è la prima causa di morte. E' per questo che l'ACI ritiene indispensabile prevedere una formazione continua, anche nel campo della guida, e adeguata rispetto alla potenza dei veicoli da guidare.

Si reputa quindi opportuna l'introduzione di **ulteriori misure volte a limitare la possibilità di condurre auto di grossa cilindrata da parte dei neopatentati**.

A tal fine, similmente a come avviene per la guida dei motocicli, per la quale sono previste 3 tipologie di patenti in relazione alla potenza del veicolo, si potrebbe prevedere la necessità di svolgere, a distanza di un anno dal conseguimento della patente di guida, un nuovo esame di livello più avanzato, al superamento del quale si consegnerà l'abilitazione a guidare auto più potenti.

Appare quindi preferibile un passaggio graduale verso la guida di auto più potenti, perché la formazione alla guida non si esaurisce con i soli corsi di un'autoscuola né in tempi brevi. Ottenere la patente deve essere solo l'inizio di un percorso per la guida in sicurezza: chi vuole guidare auto più potenti deve seguire un percorso formativo ad hoc, come corsi di guida sicura, e comunque un esame abilitante che attesti la capacità di guida.

Da qui **la richiesta dell'ACI di rivedere i meccanismi e le regole di rilascio della patenti di guida, prevedendo un percorso formativo legato alla potenza dei veicoli**; a titolo esemplificativo si potrebbero avere anche per le auto 2 livelli di patente:

- un livello di formazione base che consenta la guida di autoveicoli aventi una potenza specifica, riferita alla tara, **inferiore a 55 kW/t** e comunque un limite di potenza massima pari a 70 kW;
- un secondo livello di formazione che consente di guidare qualsiasi autoveicolo, quelli di potenza **superiore ai 55 kW/t** legato alla frequenza di un corso di guida sicura.

I corsi di guida sicura dovranno ovviamente essere conformi alle indicazioni del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e dell'Unione Europea.

b) Pianificazione della mobilità, con particolare attenzione alle utenze vulnerabili (pedoni e ciclisti)

L'art. 36 del Codice della Strada prevede l'obbligo per i Comuni con popolazione superiore a trentamila abitanti di redigere i Piani urbani del traffico e per le Province di redigere i Piani del traffico per la viabilità extraurbana, d'intesa con gli altri enti proprietari delle strade.

Nonostante tale previsione normativa, molti Comuni e Province non dispongono di un loro piano di mobilità.

Si propone pertanto che la redazione dei Piani di Mobilità (sicura e sostenibile) sia resa cogente, eventualmente **con meccanismi di bonus/malus**, premiando le Amministrazioni locali diligenti e penalizzando quelle negligenti e destinando specifici fondi per la pianificazione.

E' inoltre auspicabile che nell'ambito dello stesso articolo 36 vengano meglio declinati, per orientare le Amministrazioni competenti, i criteri e gli obiettivi a cui detti strumenti di pianificazione debbono uniformarsi, che potrebbero essere riferiti ai seguenti aspetti:

- **un piano di manutenzione ordinario e straordinario delle infrastrutture stradali provinciali e locali esistenti**, soluzioni sicure e accessibili per tutti gli utenti vulnerabili (pedoni e ciclisti);
- **attraversamenti pedonali più sicuri e visibili anche con opportuni accorgimenti progettuali**;
- **incroci più sicuri con l'adozione di rotatorie che, se ben progettate e realizzate, riescono a ridurre gli effetti degli scontri laterali**;
- **la riorganizzazione della rete stradale urbana**, con una classificazione su due livelli: una rete primaria con precedenza ai veicoli a motore ed una rete secondaria con precedenza agli utenti vulnerabili (pedoni e ciclisti);
- **la riqualificazione non solo urbanistica ma anche della rete stradale delle periferie**;
- **l'adozione di sistemi ITS (Intelligent Transport System)** allo scopo di diminuire l'incidentalità stradale e ridurre la congestione del traffico. In tale ambito **l'infomobilità appare la soluzione più efficace ed attuabile** per le nostre città, in grado di contribuire concretamente alla razionalizzare dei sistemi urbani di trasporto ed incrementare la consapevolezza dei cittadini nell'adozione delle più opportune scelte di spostamento.

c) Rinnovo del parco circolante

Uno dei temi sui quali si ritiene necessario un intervento normativo, anche alla luce delle recenti limitazioni alla circolazione introdotte dalle Regioni in relazione ai veicoli più inquinanti (come, ad esempio, quelle adottate nelle Regioni Lombardia ed Emilia Romagna nel mese di settembre 2018), è il rinnovo del parco circolante.

Sulle nostre strade circolano auto troppo vecchie e in Italia aumenta progressivamente l'età media del parco auto circolante che risulta uno dei più obsoleti d'Europa: l'età media delle quattro ruote è di circa 13 anni (Fonte PRA). Il rischio di morire quando si ha un

incidente stradale aumenta all'aumentare dell'età dell'autovettura e se l'autovettura ha più di 10 anni di età l'indice è triplo rispetto a quello calcolato per le auto fino a 4 anni di età.

Dal punto di vista ambientale un veicolo Euro 1 a benzina del 1993 fa registrare emissioni di monossido di carbonio superiori del 172% rispetto a un veicolo Euro 4; un diesel Euro 1 rilascia 27 volte il quantitativo di polveri sottili di un moderno Euro 6.

La proposta di ACI, con l'obiettivo di contribuire a ridurre significativamente e in tempi brevi l'impatto inquinante della mobilità, è di introdurre incentivi per sostituire una vettura vecchia con un usato più recente (da Euro 4 in poi), più sicuro e meno inquinante, favorendo chi non si può permettere una nuova auto. L'incentivo usato su usato, anche tra privati, non solo ridurrebbe drasticamente gas serra e inquinanti, ma ridurrebbe anche il numero dei veicoli eccessivamente vetusti.

A puro titolo esemplificativo, nella sostituzione di veicoli vecchi (da Euro 0 a Euro 3) con veicoli usati ma più nuovi (da Euro 4 in su) o nuovi, si potrebbero prevedere degli sgravi fiscali nei passaggi di proprietà **attraverso una congrua rimodulazione dell'Imposta Provinciale di Trascrizione dovuta.** L'eventuale riduzione di gettito fiscale verrebbe assorbita dall'incremento del numero di passaggi di proprietà e, per altro verso, dall'aumento del gettito dell'IVA sulle transazioni dei veicoli.

L'argomento necessita, ovviamente, di adeguato approfondimento al fine di valutare e contemperare le diverse esigenze in gioco. L'ACI in qualità di gestore dell'Ipt è in condizione di fornire il proprio supporto specialistico per lo studio e l'adozione di eventuali misure in tal senso.

Come seconda misura riferita alla vetustà dell'attuale parco auto, si ritiene inoltre opportuno, attraverso una modifica dell'art. 80 del CdS, introdurre **l'obbligo di revisione annuale per i veicoli con più di 10 anni di età.**

Da marzo 2016, con l'entrata in vigore del Regolamento (UE) 2016/427, le emissioni dei veicoli, nel corso delle procedure di omologazione, devono essere misurate anche su strada. La nuova procedura si aggiungerà così a quella eseguita in laboratorio, per verificare la corrispondenza fra le emissioni in strada e quelle misurate sul banco a rulli. Per il mondo dell'automobile si tratta di un passo importante verso un futuro sempre più sostenibile.

In tale contesto l'ACI è disponibile a svolgere prove su strada dei veicoli per il controllo dei gas di scarico con un protocollo di test il più vicino possibile al loro utilizzo quotidiano, sulla base del proprio know how.

d) Stanziamento di fondi per la ricerca nel campo della sicurezza stradale

Le strategie europee ed internazionali si stanno sempre più orientando al monitoraggio dello stato della sicurezza non solo attraverso il numero di incidenti, morti e feriti, ma anche attraverso un set di indicatori relativi ai comportamenti dei conducenti e sulla base di tassi riferiti all'esposizione al rischio per i quali sarà necessario implementare nuove indagini e sistemi di rilevazione adeguati.

Si propone che vengano stanziati fondi per la ricerca volti a migliorare ed implementare la raccolta ed analisi dei dati finalizzati a monitorare i livelli della sicurezza stradale nel Paese ed a supportare la realizzazione di progetti di miglioramento delle infrastrutture.

e) Promozione di veicoli e forme di mobilità innovativa

La mobilità sta cambiando: nuovi stili di spostamento multimodale e condivisi, nuovi intermediari di servizi di mobilità innovativi ed integrati, nuovi veicoli sempre più sostenibili (ad es. elettrici), connessi e a guida assistita e/o autonoma.

Oltre a quello della propulsione ibrida ed elettrica, uno dei temi più ricorrenti legati alla rivoluzione che sta vivendo il mondo dell'automobile è quello della guida autonoma quale ulteriore step evolutivo della guida assistita.

Le innovazioni tecnologiche finalizzate alla realizzazione di veicoli sempre più sicuri stanno modificando non solo le modalità di costruzione degli stessi ma anche quelle relative all'effettuazione dei test funzionali e di prova e di nuovi protocolli di omologazione.

Mentre in passato tutti i test di omologazione erano ricondotti a prove di laboratorio, oggi le nuove tecnologie, in primis il freno automatico di emergenza e il sistema di mantenimento della corsia, necessitano di test su strada. I circuiti e le piste di prova e di gara rappresentano una scenario ideale per testare queste tecnologie in condizioni di completa sicurezza.

In circuito è possibile ricreare le situazioni di guida reale più critiche ed in completa sicurezza e possono essere misurate e valutate le prestazioni ed i limiti di tutti i nuovi sistemi di assistenza alla guida, i cosiddetti ADAS (Advanced Driver Assistance Systems).

Il circuito può anche essere utilizzato per tutte le prove di fatica, durata ed efficienza delle nuove tecnologie, anche in riferimento ai test richiesti dalle autovetture elettriche.

Una caratteristica peculiare delle tecnologie per la guida assistita ed anche autonoma è la necessità di un dialogo e scambio di informazioni non solo tra veicolo e veicolo (V2V), ma anche la necessità di scambio di informazioni tra veicolo e infrastruttura (V2I), fino ad arrivare allo scambio di informazioni tra veicolo e ogni cosa che c'è intorno (V2X). Da qui **la necessità delle smart road, infrastrutture stradali dotate di opportuna tecnologia per scambiare informazioni con i veicoli che vi transitano.**

Anche in questo caso i circuiti e le piste possono costituire un laboratorio realistico per testare e provare le nuove tecnologie di comunicazione tra veicolo e infrastruttura, anche in riferimento alle situazioni più critiche che si possono presentare, fino ad identificare le tecnologie ed i protocolli più opportuni da adottare.

Si ritiene che le piste ed i circuiti possano essere utilizzati per provare i nuovi sistemi di assistenza alla guida, in molti casi ormai presenti di serie sulle nuove autovetture, ad esempio il cambio automatico, ma soprattutto il freno automatico di emergenza e tutti gli altri dispositivi dedicati alla sicurezza (sistema di mantenimento della corsia, sistema per il non superamento dei limiti di velocità, sistema che monitora gli angoli morti degli specchietti retrovisori, etc.).

L'art. 11, comma 2 lett. c) del Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 28 febbraio 2018, recante *"Modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione*

su strada delle soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica”, prevede che nella domanda di autorizzazione alla sperimentazione di veicoli a guida autonoma, il richiedente deve dichiarare di avere già effettuato sperimentazioni con veicoli a guida automatica, anche diversi da quello per il quale si richiede l'autorizzazione, in laboratorio in simulazione, eventualmente mediante simulatori di guida, ovvero in sede protetta, per una percorrenza di almeno tremila chilometri.

In questo contesto, l'ACI, con la sua organizzazione, è in condizione di mettere da subito a disposizione i propri circuiti per effettuare i test sperimentali richiesti dalla vigente normativa e per formare in maniera adeguata e professionale i conducenti all'utilizzo delle nuove tecnologie in completa sicurezza.

Più in generale, considerata la rapida evoluzione di nuovi sistemi di guida automatizzata e delle problematiche di natura giuridica e tecnica ad essi conesse, soprattutto in relazione ai profili di responsabilità legati alla costruzione e alla circolazione su strada dei veicoli dotati dei predetti sistemi, è auspicabile una riflessione sull'impianto complessivo del Codice della strada allo scopo di adeguarne le disposizioni alla nuova concezione di “guida” del veicolo.

Al riguardo l'ACI è disponibile a mettere a fattor comune dati, informazioni e risultanze di studi e analisi che, attraverso l'apposito Osservatorio istituito presso la Fondazione Filippo Caracciolo, ha già avviato.