



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

***MODIFICHE ED INTEGRAZIONI AL
CODICE DELLA STRADA
(PdL 24 ed abbinato)***

CAMERA DEPUTATI

IX Commissione

Roma, 19 Febbraio 2019

Le imprese del terziario di mercato rappresentate da Confcommercio-Imprese per l'Italia esprimono trasversalmente un forte interesse verso un sistema nazionale della mobilità sicuro ed efficiente, quale importante condizione di contesto per la propria operatività e il benessere collettivo.

D'altra parte, alla Confederazione fanno riferimento importanti anelli della filiera del trasporto stradale, che esprimono, quindi, interessi ancora più diretti verso la disciplina del comparto: dal mondo dell'autotrasporto di merci presente in **Conftrasporto**, a quello della filiera automotive di **Unrae Federauto e Confcommercio Mobilità**, dagli operatori del Noleggio con Conducente di **Fai-Confcommercio**, al sistema delle autoscuole e degli studi di consulenza automobilistica di **Unasca**.

In virtù di questa articolata rappresentanza, la Confederazione apprezza vivamente l'intento della Commissione di giungere ad un testo unificato per la riforma del Codice della Strada, formulando l'auspicio che il metodo d'intervento organico ed integrato nella materia possa essere esteso a tutti i diversi disegni di legge all'esame del Parlamento, che potranno avere ricadute dirette, anche, sul Codice della Strada.

Ci si riferisce, ad esempio, alle proposte di legge AC 859 (car sharing) e AC 930 (car pooling), o alla proposta AC (680) all'esame dell'Assemblea, che a nostro giudizio, dovrebbero essere ricondotte ad una comune visione coerente d'insieme.

In tale disegno organico dovrebbero poter trovare accoglimento, in maniera equilibrata, le diverse istanze cui la disciplina della circolazione stradale è preposta: la tutela della sicurezza, in primis, ma anche l'efficacia e l'efficienza dei flussi di trasporto, nonché la diffusione delle innovazioni tecnologiche e organizzative.

Da questo punto di vista, sarebbe, invero, auspicabile estrapolare dalla normativa primaria tutta la regolamentazione tecnica, di derivazione Europea,

attribuendo alla normativa secondaria il compito di assicurare in maniera più duttile e completa il necessario processo di adeguamento.

Invero, se il PDL 219 contiene un positivo adeguamento delle disposizioni del Codice alla normativa europea in tema di lunghezza massima degli autosnodati e filosnodati adibiti al trasporto pubblico di linea delle persone, resta, ancora, da chiarire definitivamente la coerenza della nostra legislazione nazionale con le regolamentazione tecnica europea in tema di massa massima di tutte le tipologie di autobus, che dall'art. 62 del C.d.S. è fissata, ancora, a 18 Ton, mentre a livello europeo è stata innalzata a 19,5 Ton.

La nuova mobilità

Per quanto riguarda, inoltre, tutto il tema della cosiddetta "**nuova mobilità**", laddove con tale nome ci si intende riferire ai nuovi veicoli per la mobilità personale (biciclette, monopattini, hoverboard, segway elettrici etc) e ai nuovi modelli di utilizzo degli stessi (car pooling, car sharing), per favorirne la diffusione, in condizioni di sicurezza, diventa essenziale un attento processo di integrazione con tutto il sistema della "mobilità tradizionale", che deve essere coerentemente adeguato e modificato, a cominciare dalla strategica funzione dell'uso dello spazio stradale e urbano.

Un sistema della mobilità urbana più sostenibile e sicuro, infatti, non può prescindere da una gestione ragionata degli spazi funzionali. Un riferimento, in tale sede, va fatto in merito alla proposta 1051 di modifica dell'art.7 del C.d.S., che prevede la possibilità di consentire la circolazione delle biciclette sulle strade o corsie riservate dai Comuni alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto e alla proposta contenuta nel PDL 1368 che regola la possibilità di consentire ai velocipedi, per alcune tipologie di strade, la circolazione in senso opposto a quello di marcia. Disposizioni che, sebbene condivisibili negli obiettivi della promozione della mobilità dolce, appaiono non privi di criticità sul fronte della sicurezza della circolazione e della coerente integrazione nel sistema della mobilità urbana.

A questo proposito, si potrebbe intervenire, anche, sull'art. 122 del C.d.S., al fine di rafforzare la formazione necessaria per gli aspiranti conducenti dei veicoli a due ruote, per limitare i rischi di coinvolgimento in incidente di una categoria particolarmente esposta e vulnerabile.

D'altra parte, un contributo al miglioramento della funzionalità dell'utilizzazione delle infrastrutture urbane, andrebbe ricercato promuovendo la risoluzione di alcune criticità relative ai poteri e alle competenze degli ausiliari del traffico- che andrebbero rafforzati e non depotenziati come previsto dal PDL AC680-, la cui attività in base alla attuale legge è limitata agli stalli blu nelle aree per la sosta tariffata. Una precisa definizione dello status degli ausiliari e l'estensione

delle rispettive competenze alla prevenzione e accertamento di tutte le violazioni in materia di sosta, consentirebbero una più efficiente gestione del sistema della mobilità urbana, andando a ricomprendere, anche, la strategica funzione del presidio delle aree per il carico/scarico delle merci, troppo spesso scarse ed occupate abusivamente.

La nostra associata **Aipark**-Federazione di rappresentanza degli operatori della sosta- ha consegnato a codesta Commissione, in occasione dell'esame del PDL 680 una articolata memoria in tema di modifiche all'art. 12 del C.d.S, cui rinviamo per i dettagli della proposta d'intervento.

Sempre sul fronte del rafforzamento dei controlli, per un più efficace funzionamento del sistema della mobilità, si potrebbero individuare, per lo svolgimento di specifici compiti amministrativi, senza oneri a carico dello Stato e dopo aver effettuato la necessaria formazione, figure ausiliarie di Pubblica Sicurezza tra i soggetti indicati dall'art. 1, comma 1 ter, della l. 241/1990, già presenti nel Codice della Strada, al fine di sgravare le Forze dell'Ordine dallo svolgimento di alcuni compiti burocratici e di consentire loro di concentrarsi sulle attività tipiche di prevenzione dei reati e delle violazioni e di controllo del territorio.

In materia di sicurezza complessiva della circolazione stradale si segnala l'opportunità di perfezionare le disposizioni contro la cosiddetta estero vestizione dei veicoli, da ultimo introdotte in sede di conversione del DL Sicurezza, integrando l'obbligo di targatura nazionale anche per i veicoli presi a noleggio o in leasing in altro Paese UE/SEE, in linea con quanto, a tal proposito, previsto dall'art. 2 del PDL 1113. La modifica si rende necessaria al fine di non vanificare i noti ed apprezzabili effetti attesi dalla norma, dal punto di vista del contrasto a comportamenti elusivi della disciplina fiscale nazionale.

Autotrasporto

Con specifico riferimento all'autotrasporto, si osserva un positivo passo in avanti verso un definitivo chiarimento, atteso ormai da anni, in tema di trasporti eccezionali.

Portiamo, in tal contesto, all'attenzione della Commissione la modifica dell'art. 10 del codice della strada contenuta nella proposta di legge 1368 (Scagliusi) che prescrive, l'utilizzo del veicolo eccezionale soltanto in presenza di un pezzo indivisibile, pezzo che, a causa delle dimensioni o della massa, non può trasportarsi con un mezzo ordinario bensì, appunto, con uno eccezionale.

La proposta, in via generale, va nella giusta direzione con conseguenti effetti migliorativi sia sotto il profilo della sicurezza, sia sotto il profilo della concorrenza tra aziende. Occorre, infatti, tener conto che utilizzare un veicolo

eccezionale per trasportare beni che possono viaggiare anche con veicoli ordinari:

- da luogo ad una concorrenza sleale tra aziende, favorendo chi dispone di veicoli eccezionali che, in questo modo, possono sfruttare l'intera capacità di carico caricando pezzi divisibili;
- compromette l'integrità delle opere viarie, giacché è assodato che i mezzi che effettuano trasporti eccezionali per massa usurano il manto stradale molto più rapidamente di un veicolo con peso legale;
- mette a serio repentaglio la sicurezza degli altri utenti delle strade.

Giudicata condivisibile la proposta contenuta nel PDL 219 di aumentare l'età utile alla conduzione di autotreni ed autoarticolati di massa superiore alle 20 t, portandola dagli attuali 65 a 68 anni (con possibilità di proroga fino a 70 anni, previa visita medica annuale). Tale prospettiva va, infatti, considerata in ordine alle esigenze legate all'allungamento dell'aspettativa di vita e alla oggettiva penuria di autisti nuovi, non sottovalutando gli standard di sicurezza garantiti dalle innovative tecnologie di cui dispongono i veicoli più recenti, che limitano il dispendio di energie fisiche dei conducenti.

Inoltre, in tema di divieti di circolazione dei veicoli adibiti al trasporto di cose fuori dai centri abitati, si propone di inserire all'interno delle previsioni del Codice della Strada il principio ora presente nell'art. 7 del Regolamento di esecuzione del C.d.S., ai sensi del quale la circolazione può essere vietata anche in giornate diverse da quelle festive, *"da individuarsi in modo da temperare le esigenze di sicurezza stradale, connesse con le prevedibili condizioni di traffico, con gli effetti che i divieti determinano sulla attività di autotrasporto nonché sul sistema economico produttivo nel suo complesso"*. Sarebbe opportuno trasferire questo principio direttamente nell'articolo di Legge attraverso una modifica dell'art. 6 del C.d.S., che preveda l'operatività del divieto soltanto in quelle giornate che, anche in virtù dei flussi di traffico registrati in passato, sono caratterizzate da una presenza rilevante di traffico, escludendo, invece, quelle dove tale presenza è irrilevante.

In tale contesto, dunque, andrebbe anche superato il rigido divieto di circolazione che, ai sensi dell'Art. 6 del C.d.S. e dell'art. 7 del suo regolamento d'attuazione, scatta indipendentemente dalle condizioni effettive e/o previste di traffico, per i veicoli pesanti durante tutti i giorni festivi dell'anno.

Noleggio con Conducente

Venendo, infine, al settore del Noleggio con conducente, Confcommercio nel ribadire, in questa sede, la propria contrarietà rispetto alle modifiche della

disciplina del settore recentemente introdotte con la conversione in legge del DL sulle semplificazioni, evidenzia la necessità di introdurre alcuni cambiamenti nella formulazione dell'art. 85 del C.d.S., con l'obiettivo di restringere la casistica dalla quale viene fatta discendere la pesante sanzione accessoria della sospensione della carta di circolazione del veicolo.

In ogni caso, al fine di limitare i casi di blocchi dell'attività d'impresa, conseguenti alla sospensione della carta di circolazione, che si rivelano ingiustificati innanzi all'Autorità Giudicante, sarebbe opportuno far comminare tale sanzione, esclusivamente da quest'ultima e nella fase successiva di accertamento definitivo dell'irregolarità e non in quello della contestazione.

Inoltre, al fine di tutelare, in maniera completa la sicurezza dei passeggeri più piccoli, si segnala l'opportunità di abrogare il comma 4 dell'art. 172 del C.d.S, che consente il trasporto di bambini di statura non superiore a 1,5 metri senza seggiolino, sui taxi e sui veicoli NCC.